Itala Fervojisto

Il Ferroviere Italiano



2007 / 06 (1)





D-ro Bolognesi reelektita la kvaran fojon kiel Prezidanton de IFEF

Il dott. Bolognesi rieletto per la quarta volta Presidente dell'IFEF

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	20,00
FEI (ordinario)	28,00
FEI (giovane o familiare)	14,00
DLF (Effettivo, in servizio o pens.)	10,00
DLF (Aderente = familiare)	10,00
DLF (Giovane)	5,00
DLF (Frequentatore)	15,00
Circolo Cult. Gruppo E-o Bologna	8,00
Lessico Ferroviario RailLex	*6,00*
Historio de la Fervoj. E.o-Movado	*2,50*
Historio de IFEF 1909-1984	*2,50*
Suplemento al Historio 84-99	*2,50*
NomListoj el la Historia broŝuroj	*2,50*
Statuto kaj Regularoj IFEF	*1,50*
Catalogo Fondo Librario BO	*2,50*
L'E-o in Emilia Romagna	*5,00*
Ĉu vi deziras korespondi?	*0,50*
Uzo-pretaj korespondaj frazoj	*1,50*
Vivo kaj morto de monunuo.	*1,50*
Introduzione alla conoscenza dell'E.o	*2,00*
Distintivi IFEF Insignoj	*1,50*

Prezzi comprese spese postali.
Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Rivolgersi a Bolognesi Romano:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna,
☏ ++39 051 547247,
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti.

La Redazione

Attenzione: la quota 2006 è di **20,00 €**.
I morosi 2005 versino per i 2 anni 40,00 €.
L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.
Vedere a lato le possibilità di adesioni e le offerte di pubblicazioni o varie cose.

N-ro Conto Corrente Postale IFEA:

14 78 24 03

Rinnovate subito la quota:
l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.
Segnalate sempre: causale,
cambio di dati e di indirizzo!

Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità.

La Kasisto

Enhavo

Note di redazione…

Cari *samideani,*
A Parigi durante il 59° IFK sono avvenute le elezioni dell'*Estraro* del l'IFEF. I cinque componenti sono stati tutti riconfermati con la piena fiducia del *Komitato*.
Si può dire che ormai è diventata un'abitudine, tuttavia permettetemi due riflessioni.
La prima mi inorgoglisce perché (dopo 50 anni di Esperanto, 31 IFK consecutivi) dopo nove anni come *Sekretario* e altrettanti come *Prezidanto* ricevo ancora la massima stima e quindi una conferma circa la mia buona reputazione, la serietà, la franchezza e l'armonia con cui ho lavorato. Merito che va anche all'IFEA che continua a fornire un notevole contributo alla Federazione.
La seconda mi fa mettere le mani avanti. Fra tre anni sarò più vecchio, certo ci sarà bisogno di ricambio, e del resto tutti sono già avvertiti. Con ogni buona volontà, arriva comunque il tempo in cui non si riesce più a proporre, a stimolare, a entusiasmare. Sarà quindi l'ultimo mandato, ma sicuramente subentreranno persone valide.
In copertina potete vedere una mia immagine a ricordo della rielezione, che rimane un evento notevole nella storia del nostro movimento in Italia, che crediamo possa ancora offrire parecchio di buono.
In questo numero potete leggere su argomenti tecnici professionali vecchi e nuovi (appuntamento anche nel prossimo numero) circa il modo di far viaggiare i treni in sicurezza.
Non poteva mancare un breve resoconto sulla riunione di Parigi circa le attività FISAIC, a cui aderiamo, e quella sul 59° Congresso IFEF, in cui hanno partecipato 17 italiani.
Trovate anche la notizia del record di velocità ottenuto dalle SNCF, il cui treno in maggio era esposto presso la Senna, e della visita a Vitry.
Brani di cultura e di saggezza ci vengono dai detti latini e un po' di storia ferrovia ci viene da uno scritto dell'ottocento relativo alle (future) ferrovie papaline, con una ironica poesia di Trilussa, per ricordarci che da sempre l'introduzione delle novità incontra delle resistenze.
Il prossimo 60° congresso IFEF sarà in Polonia; qui abbiamo cominciato a descrivere le molte cose interessanti di Poznań, nella certezza che la bella città attirerà gli esperantisti.
È stato ripreso anche il tema degli "imbrattatori" di muri e di carrozze armati di bombolette spray; questa volta in positivo, per descrivere alcune iniziative di RFI al fine di rendere le stazioni più accoglienti, ma purtroppo i vandali non dormono e non demordono...
Cronaca di altri avvenimenti (l'Assemblea IFEA 2007), curiosità, cultura, umorismo, distrazioni non mancano, quasi sempre bilingui, per chi ci è vicino da meno tempo.
Rinnovo un invito: se possedete un **indirizzo elettronico** e non lo avete mai comunicato, scrivetemi un messaggio (l'indirizzo è a pag. 36).
Preparatevi per il maggio 2008 per venire tutti a Poznań. E intanto buone vacanze e buoni congressi.

(*RoBo*)

B l o k - s i s t e m o j k a j - i n s t a l a j o j (I)

La bloksistemoj havas la funkcion asekuri, ke laŭlonge de iu linsekcio (bloksekcio) ne eniru trajnon antaŭ ol la antaŭa ne eliris.
Tiucele la linio estas dividita en iu nombro da bloksekcioj, je kiuj e-kstremaĵoj estas blokstacioj sekcifi-naj, kiuj povas koincidi kun stacioj aŭ esti simplaj interaj blokstacioj.
Ĉe la komenco de ĉiu sekcio estas inkluzivita bloksignalo, kiu povas koincidi kun stacia ekvetursignalilo, dum, ĉe la fino de bloksekcio, estas elvetursignalilo. Tiu signalilo povas koincidi kun envetursignalilo ekste-ra de stacio aŭ, kaze de simplaj inte-raj blokstacioj, kun envetursignalilo de la sekva stacio.
Dank' al tia sekuriga instalaĵo, tra-jno kiu eniras en bloksekcion kaŭzas tujan okupadon de ĝi (ankaŭ de la koncerna envetursignalilo) kaj, tuj kiam ĝi eliras, ĝi konsentas liberigon kun la enigeblo de alia trajno en la saman sekcion mem.
La sistemoj kaj la instalaĵoj taŭgaj por certigi la ĉeeston de trajno en iu bloksekcio estas diversaj kaj laŭ la kazoj ili donas al bloksistemo ecojn de duonaŭtomateco aŭ aŭtomateco.
Trajno, por povi cirkuli sur linio, devas esti certa, ke tiu estas libera kaj ke ne estos, subite, trajno antaŭ aŭ kontraŭ si. Tio ĉar, kontraŭe de la stratveturiloj, ordinare la trajnoj ne veturas "laŭvide. Stratveturilo, gar-dante taŭgan "sekurdistancon", su-kcesas halti en spaco relative mal-longa; vartrajno 1.600 tunojn peza , veturanta je 100 km/h, ankaŭ dan-ĝerbremsante, havas bremsospacon mezurebla je centoj da metroj. Pro tio la trajnoj devas esti oportune sinsekvigataj inter si. Tion oni obte-nas pere de signaliloj.
Sur la linioj kun maldensa trafiko la trajnsinsekvo okazas ordinare inter stacioj; sur la linioj kun mezgranda kaj densa kvanta trafiko ekzistas ankaŭ mezvojaj signaliloj inter du stacioj.
Tiuj signaliloj estas nomataj bloksi-gnaliloj kaj la sekcio inter du el ili nomiĝas bloksekcio. Ankaŭ la elve-tursignaliloj de la stacioj estas blo-ksignaliloj. En la stacioj kun "signalado plurindika" tia funkcio estas kunigita al la ekstera elvetursi-gnalilo. La stacioj formas specon de "insulo" inter la bloksekcioj (escepte de la stacioj portempe maltaŭgigitaj laŭ la linioj kun elektra bloksistemo permana), la limoj de tiu insulo estas markitaj per ŝirmsignaliloj.
La sistemoj por sinsekvigi la tra-jnojn inter du stacioj aŭ inter du "sekcioj" estas la plej diversaj; en la F.S. ili povas funkcii tiamaniere:
- trajnanonco telefona;
- alvenkonfirmo telefona;
- pilotbastono;
- laŭ tempo;
- elektra bloko;
- radia bloko.

La plej uzataj trajnsinsekvigaj siste-moj estas la elektra bloko kaj la tra-jnanonco telefona.
Postsekve, kiam oni mencios pri "depeŝo", oni aludos al telefona komuniko traskribita sur specifaj registriloj (nomataj telefonaj depe-ŝregistriloj).
Jen trarigardo pri la distancigaj si-stemoj pli malaktualiĝintaj aŭ utili-gataj kaze de misfunkciado de la aŭtomataj sistemoj.
Sekvas priskribo de la Elektraj Blo-ksistemoj.

TRAJNANONCO TELEFONA

Ĝi estas uzata ĉe la duarangaj maldenstrafikitaj linioj aŭ ĉe la linioj mastrumataj per elektra bloksistemo kaze de ĝia misfunkciado.
La trajninterspacigo okazas per depeŝoj kun "trako libera" interŝanĝitaj absolute nur inter Trajntrafikestroj (DM), pro tio la trajnoj estas interspacigitaj nur inter plenrajtfunkciaj stacioj.
Pro tio, kaze de elektraj bloksistemoj, kiel la aŭtomata, kiu normale permesas la ĉeesto de pluraj trajnoj inter du plenrajtfunkciantaj stacioj, ĉar la traksekcio estas dividita en "bloksekcioj" protektitaj per ĉefsignalilo "permesiva", la aktivado de la sistemo trajnanonctelefona, anstataŭ la elektra kaze de ĝia misfunkciado, kuntrenas ke la traksekcio iĝas unu sola sekcio aŭ ke inter la du plenrajtfunkciantaj stacioj povas cirkuli nur unu trajno laŭvice (kun kompreneblaj cirkulmalfruiĝoj).

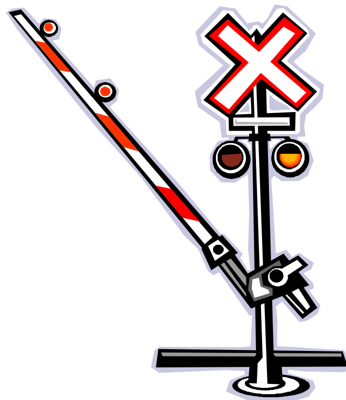
ALVENKONFIRMO TELEFONA

Ĝi estas uzata kaze de misfunkciado de iuj elektraj bloksistemoj. Ĝi utilas por certigi ĉu la traksekcio inter la propra stacio kaj la sinsekva (ankaŭ se ĝi ne estas plenrajtfunkciantaj aŭ se en ĝi deĵoras fervojisto kun taskoj de "Gardisto Blokstacia" [AG]) estas libera je trajnoj.
La trajntrafikestro aŭ la blokstacia gardisto demandas al la trajntrafikestro aŭ al la blokstacia gardisto de la proksima stacio se la antaŭa trajno alvenis en ties instalaĵo. La demando, laŭkaze, estas farita buŝe aŭ per taŭga depeŝo.
Kiam estas certeco ke la trajno alvenis kompleta, la deĵoranto de la sekva stacio respondas per la depeŝo: "TRAJNO ... ALVENINTA".

Tia sistemo estas uzata ankaŭ de la Aktiva Trajntrafika Reguligisto (DCO) ĉe la teleregataj linioj aŭ traksekcioj por certigi trakliberon kaze de misfunciado aŭ de movoj kun trako mallibera en la satelitejoj.

PILOTBASTONO

Ĉe iuj linioj maldenstrafikaj, kie normale nur du trajnoj cirkulas kontraŭsence sur la sama traksekcio, estas uzata "bastono" oportune markita, kiu reprezentas la "trakon liberan".
La posedo de tia objekto rajtigas la lokomotiviston elveturi.
Post lia alveno en stacio, kie okazas trajnkruciĝo de du trajnoj, la lokomotivisto liveras la bastonon al la kolego de la kruciĝanta trajno, rajtigante lin al elveturo. (ne plu uzata)



TEMPOSPACO TRAJNSINSEKVA

Ĝi antaŭfiksigis la plueltrafikadon de la trajnoj sinsekve je tempspacado ekde la alveno de la antaŭa trajno en la sekvan stacion.
(Ekde 20.06.2002, tia sistemo ne plu estas uzata en ia ajn situacio).

ELEKTRAJ BLOKSISTEMOJ

La elektraj bloksistemoj nuntempe usataj ĉe F.S. estas tri: permana elektra bloksistemo tipo FS; aŭtomata elektra bloksistemo; radaksnombriga bloksistemo.

PERMANA ELEKTRA BLOKSISTEMO TIPO F.S.

La elektra bloksistemo "malpli teknologia" estas la elektra bloksistemo permana tipo F.S. (BEM), kiu, ĉar "permana", postulas la intervenon de fervojistoj por la ĝia uzado kaj pro tio ĝi permesas trajnsinsekvigon nur inter stacioj. Ĉe iuj linioj, kiam la distanco inter du najbaraj stacioj estas konsiderinda, ekzistas mezliniaj interaj blokstacioj ekipitaj per bloksignaliloj kaj blokaparatoj, kiuj estas uzataj de kompetentuloj nomataj "Blokgardistoj".
La elektra bloksistemo permana tipo F.S. konsistas el du aparatoj lokitaj en la du najbaraj stacioj (kun trajntrafikestro, kiuj sinsekvigas la trajnojn. Tiuj aparatoj, nomitaj "Blokaparatoj", estas kunligitaj inter si per elektra kablo. Ĉiu aparato estas ankaŭ kunligita kun la ekvetursignaliloj (blokaj) de la stacio kaj estas influita de iuj staciaj "teknikaĵoj".
La aparato konsistas el du turnigeblaj teniloj provizitaj per prembutonoj nomitaj "tenilo konsentpeta" (Mr) kaj "tenilo konsentkonceda" (Mc) kaj el tri koloritaj indikiloj A1, A2 kaj A3. Ĉe la linioj unutrakaj la teniloj estas kunligitaj, krom elektre, ankaŭ mekanike, tiel ke turnigo de unu el ili malpermesas turnigon de la alia aŭ, se oni petas konsenton por elveturo de trajno oni ne povas samtempe koncedi ĝin por ricevi trajnon al la sama direkto kaj inverse.
La tenilo "Mr" utilas por peti blokkonsenton aŭ por ricevi rajtigon elveturigi trajnon. Normale ĝi estas en vertikala pozicio suben.
La tenilo "Mc" utilas por koncedi la blokkonsenton aŭ por doni rajtigon enveturigi trajnon. Normale ĝi estas en vertikala pozicio suben.

AŬTOMATA ELEKTRA BLOKSISTEMO

Unu el la sistemoj, kiu donas pli da flekseblecon estas la Aŭtomata Elektra Bloksistemo (BA); tia interspaciga sistemo, kun laŭepoka teknologio, ekzistis jam en la tridekaj jaroj de la 20-a jarcento.
Tiu ĉi sistemo estas uzata ĉe la ĉefaj linioj (ankaŭ ĉe la rektega linio Firenze-Roma) kaj ĝi permesas sinsekvigo de pluraj trajnoj inter du najbaraj stacioj pere de interaj bloksignaloj aŭtomate funkciantaj. Tia bloksistemo permesas ankaŭ, ĉe iuj linioj, la "kontinuan signalkomunikadon enkondukistejan" pri la aspekto de la proksima signalilo ("Bacc", Aŭtomata Bloko kun Koditaj Kurentoj). Tiamaniere la lokomotivisto sukcesas ekkoni la aspekton de la posta segnalilo (ankaŭ se ĝi distancas diversajn kilometrojn) ankoraŭ sen fizike "vidi" ĝin. Tia ripetado estas necesa por trajnoj, kiuj veturas je rapideco pli alta ol 150 km/h. La aŭtomata bloko permesas ankaŭ la "trakutiligon ambaŭsencan" sur la dutrakaj linioj aŭ la eblon cirkuligi la trajnojn sur la dekstra trako kun la sekureco de la signalprotektado. La signalkomunikadon enkondukistejan povas ankaŭ esti kompletigita per ne kontinua ripetsistemo nomata SCMT (Kontrolsistemo Trajnvetura), kiu sendas al la kondukistejo ankaŭ aliajn informojn.

La aŭtomata elektra bloksistemo (BA) konsistas el unu aŭ pluraj trakcirkvitoj, dislokitaj ĉelinie. La trakcirkvito (komplementaj signaloj) permesas "senti" la prezencon de trakveturiloj sur difinita traksekcio.
Tiel eblas disdividi la traksecion inter du stazioj en plurajn sekciojn, ĉiu el ili komprenanta trakcirkviton kaj protektita de ĉefsignalilo nomata bloksignalilo.
La interaj bloksignaliloj ĉelinie, estante aŭtomate movataj de la trajnveturoj, estas nomataj "Permesivaj" aŭ, kiam renkontitaj kun "signalilo haltindika", povas esti singarde preterirataj de la lokomotivisto. Tiaj signaliloj estas rekoneblaj pro la ĉeesto de blanka tabulo kun nigra litero "P".
Se tiaj signaliloj protektas trakforkojn aŭ specialajn liniajn lokojn ili povas esti "permesivaj" nur sub apartaj kondiĉoj. En ĉi tiu kazo la litero "P" estas realigita per lampoj sur nigra ekrano. Kiam la signalilo estas permesiva la litero "P" eklumas per fiksa aŭ intermita blanka lumado; kiam ĝi ne estas permesiva, la litero estas senluma.
Kaze ke tiuj signaliloj protektas ankaŭ traknivelajn pasejojn, la pridirita tabulo, krom la litero "P", montras la siglon "PL" eventuale antaŭita de la nombro de la protektitaj traknivelaj pasejoj.
Ĉiu blokskcio estas longa almenaŭ kiom estas la minimuma bremsdistanco aŭ je 1.200 m (ĉe la linioj kie ĉeestas la signalkomunikado enkondukisteja la minimuma bremsdistanco estas 1.350 m) ĝis la maksimuma rapido je 150 km/h (160 km/h se ekzistas la signalkomunikado enkondukisteja). Sur la linioj kun maksimuma rapido ĝis 200 km/h tia bremsdistanco estas plialtigata al 2.700 m; sur la linioj kun maksimuma rapido pli alta (rektega linio Firenze-Roma) ĝi estas 5.400 m.
Manke de trajncirkulado la lineaj permesivaj signaliloj inter du blokstacioj (PdB) normale estas liberpoziciaj, escepte tiuj, kiuj protektas traknivelajn pasejojn.
Sur la dutrakaj linioj, la signaliloj kaj la distancigaj aparatoj normale funkcias laŭ la sola maldekstra vetursenco (nomata "ĝusta traksenco"). Kiam pro laboroj aŭ pro trakinterrompiĝo, la trajnoj devus cirkuli sur unu sola trako, tiuj estas sinsekvigataj per la "trajnanonco telefona" aplikante la regulojn pri la unutrakaj linioj. La trajnoj, kiuj laŭiras la funkciantan trakon laŭ la "ĝusta traksenco" uzas ankaŭ la bloksistemokn kaj la signalilojn, tiuj, kiuj laŭiras ĝin laŭ la "malĝusta traksenco" (destren) veturas kun la signaliloj haltindikaj kaj sen elektra bloksistemo (nur kun trajnanonco telefona).
Multaj linioj de la ĉefa reto regataj per aŭtomataj bloksistemoj, estas ekipitaj kun trajninterspacigaj sistemoj, signaliloj, ankaŭ por dekstra cirkulado. Tiuj ĉi linioj estas nomataj "linioj trakutiligeblaj ambaŭsence".
La signaliloj validaj por la trajnoj cirkulantaj dekstren, estas lokitaj dekstre de la trako kaj havas kvadratforman tabulon.
En la stacioj la kvadratforma tabulo estas lokita ĉe ĉiuj signaliloj je la dekstra trakflanko.
Normale la signaliloj laŭlonge de la linioj validaj por la trajnoj cirkulantaj dekstren estas mallumaj (escepte de la signaliloj protektantaj la staciojn kaj aliajn regejojn kaj iliajn antaŭsignalilojn) kaj estas lumigitaj nur kiam oni aktivigas la cirkuladon sur la dekstra trako.

(daŭrigota en la venonta numero)

Sistemi e impianti di blocco (I)

Gli impianti di blocco hanno la funzione di assicurare che in un determinato tratto di linea (sezione di blocco) non possa entrare un treno prima che il precedente non ne sia fuori.
A tale scopo la linea viene divisa in un certo numero di sezioni di blocco alle cui estremità sono presenti dei posti distanziatori che possono coincidere con le stazioni oppure essere dei semplici posti di blocco intermedi.
All'inizio di ciascuna sezione è inserito un segnale di blocco che può coincidere anche con un segnale di partenza di una stazione, mentre alla fine di una sezione di blocco è presente un segnale di uscita. Tale segnale può coincidere con il segnale di protezione di una stazione o, nel caso di posti intermedi di blocco, con il segnale di protezione della sezione successiva.
Grazie a questo tipo di impianto un treno che entra in una sezione di blocco ne determina l'immediata occupazione (anche del relativo segnale di protezione) e, non appena fuori, ne consente la liberazione con la possibilità di immissione di un altro treno nella tratta considerata.
I sistemi e gli impianti atti ad accertare la presenza di un treno in una determinata sezione di blocco sono diversi e a seconda dei casi conferiscono al sistema di blocco caratteristiche di semiautomaticità o automaticità.
Un treno, per poter circolare in linea, deve essere sicuro che la stessa sia libera e che non si trovi, all'improvviso, un treno davanti o incontro. Questo perché, al contrario degli autoveicoli, i treni non viaggiano normalmente "a vista". Un autoveicolo, mantenendo una adeguata "distanza di sicurezza", riesce a fermarsi in uno spazio relativamente breve; un treno merci di 1.600 tonnellate che viaggia a 100 km/h, anche tirando la "rapida", ha uno spazio di frenatura misurabile in centinaia di metri. Per cui i treni vanno opportunamente distanziati fra di loro. Questo si ottiene con i segnali.
Nelle linee a scarso traffico il distanziamento avviene normalmente fra una stazione e la successiva, nelle linee con medio ed alto traffico esistono anche dei segnali intermedi di distanziamento fra le stazioni.
Questi segnali sono detti segnali di blocco e la tratta fra un segnale di blocco ed il successivo è detta sezione di blocco. Anche i segnali di partenza delle stazioni sono segnali di blocco. Nelle stazioni con "segnalamento plurimo" tale funzione è associata al segnale di partenza esterno. Le stazioni formano una specie di "isola" fra le sezioni di blocco (eccetto le stazioni disabilitate nelle linee con blocco elettrico manuale), i confini di quest'isola sono segnalati dai segnali di protezione.
I sistemi di distanziamento dei treni fra una stazione e l'altra o fra una "sezione" e l'altra sono i più svariati, nelle F.S. ciò può avvenire nei seguenti modi:
- blocco telefonico;
- giunto telefonico;
- bastone pilota;
- a tempo;
- blocco elettrico;
- blocco radio.

I sistemi di distanziamento principalmente usati sono quelli del blocco elettrico e del blocco telefonico.
In seguito quando si parlerà di

"dispaccio" si intende una comunicazione telefonica trascritta su appositi registri (detti protocolli telefonici).
Ecco una panoramica dei sistemi di distanziamento più arretrati o utilizzati in caso di guasto dei sistemi automatici. Segue una descrizione dei sistemi di Blocco Elettrico.

BLOCCO TELEFONICO

È utilizzato nelle linee secondarie a scarso traffico oppure nelle linee gestite con il blocco elettrico in caso di un suo guasto.
Il distanziamento dei treni avviene mediante dispacci telefonici registrati di "via libera" scambiati esclusivamente da agenti con funzioni di Dirigente Movimento (DM), pertanto i treni vengono distanziati solo fra stazioni abilitate.
Per questo motivo in caso di sistemi di blocco elettrico, come il blocco elettrico automatico, che normalmente permette l'esistenza di più treni fra due stazioni abilitate in quanto la tratta viene divisa in "sezioni di blocco" protette da un segnale di 1ª categoria "permissivo", l'attivazione del blocco telefonico in sostituzione di quello elettrico in caso di guasto comporta che la tratta diventa una unica sezione ovvero fra le due stazioni abilitate può circolare un solo treno alla volta (con ovvi ritardi alla circolazione).

GIUNTO TELEFONICO

È utilizzato in caso di guasto di alcuni sistemi di blocco elettrico. Serve per accertare se la tratta fra la propria stazione e quella successiva (anche non abilitata ovvero presenziata da agente con funzioni di "Guardablocco" o "Agente di Guardia" [AG]) è libera da treni.
Il DM o l'AG chiede al DM o AG della stazione successiva se il treno precedente è giunto nel suo impianto. La richiesta, a seconda dei casi, viene fatta verbalmente o con apposito dispaccio.
Qualora sia sicuro che il treno è giunto completo, l'agente della stazione successiva risponde con il dispaccio: TRENO ... GIUNTO.
Tale sistema è utilizzato anche dal DCO (Dirigente centrale operativo) nelle linee o tratti di linea telecomandati per accertare la libertà della tratta in caso di blocco guasto o movimenti a via impedita nei posti satellite.

BASTONE PILOTA

In alcune linee a scarso traffico dove normalmente solo due treni circolano in senso opposto nella stessa tratta, viene istituito un "bastone" opportunamente marcato che rappresenta la "via libera". Il possesso di tale oggetto autorizza il macchinista a partire. Giunto nella stazione ove avviene l'incrocio dei due treni, il macchinista consegna al collega del treno incrociante il bastone autorizzandolo a partire. (non più usato)

DISTANZIAMENTO A TEMPO

Prevedeva l'inoltro dei treni in successione a distanza di tempo dell'arrivo del precedente treno nella stazione successiva.
(Dal 20.06.2002, tale sistema non è più in uso in nessuna situazione).

SISTEMI DI BLOCCO ELETTRICO

I sistemi di blocco elettrico attualmente in uso nelle F.S. sono tre:
blocco manuale tipo FS;
blocco conta-assi;
blocco automatico.

IL BLOCCO ELETTRICO MANUALE TIPO F.S.

Il sistema di blocco elettrico "meno tecnologico" è il Blocco Elettroco Manuale tipo F.S. (BEM) che, in quanto "manuale", richiede l'intervento del personale ferroviario per l'utilizzo dello stesso e pertanto permette il distanziamento solo fra stazioni. In alcune linee, quando la distanza fra due stazioni limitrofe è notevole, esistono dei Posti di Blocco Intermedi (PBI) in piena linea muniti di segnali di blocco e di apparecchiature di blocco che vengono manovrate da appositi agenti detti "Guardablocco".
Il blocco elettrico manuale tipo F.S. è composto da due apparecchiature poste nelle due stazioni limitrofe (presenziate da DM) che distanziano i treni. Queste apparecchiature, dette "Istrumenti di blocco", sono collegate fra di loro tramite un cavo elettrico. Ogni apparecchiatura è collegata inoltre con i segnali di partenza (di blocco) della stazione ed è influenzata da alcuni "enti" di stazione.
L'istrumento è composto da due maniglie girevoli munite di pulsanti dette "maniglia di richiesta consenso" (Mr) e "maniglia di concessione consenso" (Mc) e da tre indicatori visivi colorati A1, A2 e A3. Nelle linee a semplice binario le maniglie Mr e Mc sono collegate, oltre che elettricamente, anche meccanicamente in modo che la rotazione di una maniglia impedisca la rotazione dell'altra ovvero se si sta chiedendo il consenso per l'invio di un treno non si può contemporaneamente concederlo per ricevere un treno nella stessa direzione e viceversa.
La maniglia "Mr" serve per richiedere il consenso di blocco ovvero l'autorizzazione ad inviare il treno. Normalmente è in posizione verticale verso il basso.
La maniglia "Mc" serve per concedere il consenso di blocco ovvero per autorizzare l'invio del treno. Normalmente è in posizione verticale verso il basso.

BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO

Uno dei sistemi che offre maggiore flessibilità è il Blocco Elettrico Automatico (BA); questo tipo di distanziamento, con tecnologia dell'epoca, esisteva già negli anni 30.



Questo sistema viene usato nelle linee principali (anche nella linea Direttissima Firenze-Roma) e permette il distanziamento di più treni fra una stazione e l'altra mediante segnali di blocco intermedi a funzionamento automatico. Tale sistema di blocco permette anche, in alcune linee, la ripetizione continua in cabina di guida dell'aspetto del segnale successivo ("BAcc", Blocco Automatico a correnti codificate). In tal

modo il macchinista riesce a conoscere l'aspetto del segnale successivo (anche se è distante diversi chilometri) senza ancora "vederlo" fisicamente. Tale ripetizione si rende necessaria per i treni che viaggiano a velocità superiore a 150 km/h. Il Blocco Automatico permette anche la "banalizzazione" delle linee a doppio binario ovvero la possibilità di far circolare i treni sul binario di destra con la sicurezza della protezione dei segnali. La ripetizione dei segnali continua può essere integrata anche con un sistema di ripetizione discontinuo detto SCMT (sistema di controllo della marcia del treno) che trasmette in macchina anche altre indicazioni.

Il blocco automatico (BA) è costituito da uno o più circuiti di binario che vengono posti in linea. Il circuito di binario (segnali complementari) permette di "sentire" la presenza di rotabili su un determinato tratto di binario. In questo modo è possibile suddividere la tratta fra due stazioni in più sezioni, ognuna composta da un circuito di binario e protetta da un segnale di 1ª categoria detto segnale di blocco.

I segnali di blocco intermedi posti in linea, essendo manovrati automaticamente dal passaggio dei treni, sono detti "Permissivi" ovvero, qualora incontrati a via impedita, possono essere superati con precauzione dal macchinista. Tali segnali sono riconoscibili dalla presenza di una tabella bianca con una lettera "P" nera.

Se tali segnali proteggono deviatoi o punti particolari della linea possono essere "permissivi" solo a determinate condizioni. In questo caso la lettera "P" è realizzata da lampadine su uno schermo nero. Quando il segnale è permissivo la lettera "P" si accende a luce bianca fissa oppure lampeggiante; quando non è permissivo, la lettera è spenta.

Qualora questi segnali, proteggono anche dei Passaggi a Livello, la suddetta tabella, oltre alla lettera "P", riporterà la sigla "PL" eventualmente preceduta dal numero dei P.L. protetti.

Ogni sezione di blocco è lunga almeno quanto la distanza minima di frenatura ovvero 1.200 m (nelle linee ove è presente la ripetizione segnali in cabina, la distanza minima è di 1.350 m) fino alla velocità massima di linea di 150 km/h (160 km/h se esiste la ripetizione dei segnali in macchina). Nelle linee con velocità massima fino a 200 km/h tale distanza di frenatura è aumentata a 2.700 m; nelle linee con velocità massima superiore (Linea Direttissima Firenze-Roma) è di 5.400 m.

In assenza di circolazione treni i segnali permissivi di linea fra un PdB ed un altro sono normalmente a via libera salvo quelli che proteggono i P.L.

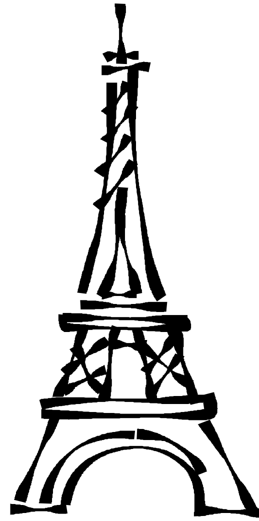
Nelle linee a doppio binario, i segnali e i dispositivi di distanziamento funzionano normalmente per il solo senso di marcia a sinistra (detto senso "legale"). Qualora per lavori o interruzioni di un binario, i treni dovessero circolare su un solo binario, questi vengono distanziati con il "blocco telefonico" applicando le norme del semplice binario. I treni che percorrono il binario attivo in senso "legale", utilizzano anche i sistemi di blocco ed i segnali, quelli che lo percorrono in senso "illegale" (a destra) viaggiano con i segnali disposti a via impedita e senza sistemi di blocco elettrico

(solo col blocco telefonico).
Molte linee della rete principale gestite con blocco automatico, sono munite di sistemi di distanziamento, segnali, anche per la circolazione a destra. Queste linee sono dette "linee banalizzate".
I segnali validi per i treni circolanti a destra, sono posti a destra del binario ed hanno lo schermo a forma quadrata.
Nelle stazioni lo schermo a forma quadrata viene posto in tutti i segnali posti a destra del binario.
Normalmente i segnali in piena linea validi per i treni circolanti a destra sono spenti (eccetto i segnali di protezione delle stazioni e altri posti di servizio e i loro segnali di avviso) e vengono accesi solo quando viene attivata la circolazione sul binario di destra.

(segue nel prossimo numero)

FISAIC - PARIS 2007

La IFEF estas unu el la diversaj fakoj de la FISAIC, la internacia organizo pri la kulturflegantaj grupoj de la fervojistoj, kiu fondiĝis ĉefe danke al la esperantistoj en 1952.
Lastatempa iniciato de ĝi estas enkonduko de jara kunveno cele al kunordigado kaj programado de la internacia kalendaro, ankaŭ por favorigi interagadojn.
Tiel FISAIC la 4-an fojon invitis al Parizo la Prezidantojn de la ĉefaj "Teknikaj Komisionoj" (ekzistas tre multaj fakoj: Arkeologio, Artoj, Briĝo, Dancoj, Filmo-Video, Folkloro, Fotoj, Genealogio-Heraldiko, Korusoj, Literaturo, Modelismo, Muziko, Numismatiko, Skarabo, Teatro, ktp) kaj aldone la Prezidantojn de la memstaraj Internaciaj Federacioj de Radioamatoroj (FIRAC), Filatelistoj (CIP) kaj Esperantistoj (IFEF).
Laste, 18-20 de aprilo 2007, mi denove povis konstati, ke ĝenerale regas bona etoso kaj ke iel oni povas interrilati, sed tre unuflankmaniere per la uzado ĉefe de la germana lingvo regata de la plejmultaj kunvenintoj.
Kun bedaŭro mi konstatis ankaŭ ne tro bonan konon pri nia agado (eĉ antaŭjuĝojn) kaj ke la interesoj de la responsuloj ne tro multe eliras el sia propra "legomĝardeno", kun celoj ĉefe al plibonigado de internaj reglamentoj por fakaj konkursoj.

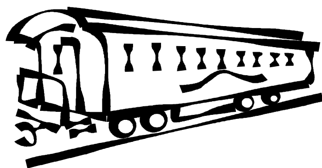


Mi opinias, ke oni subtaksas la idealojn de ni esperantistoj kaj la eblecojn, kiujn ni proponas: daŭrajn strebojn al internaciaj kontaktoj, utilajn traduklaborojn kaj disvastigon de nia profesia kulturo.
Eble ni devas fari plimulte, ekzemple tradukante por ili niajn ĉefajn dokumentojn (Statuto, k.t.p.) en la ĉefajn lingvojn. *(RoBo)*

59-a IFEF-Kongreso Parizo 2007

La 59a IFEF-kongreso okazis en la franca ĉefurbo, ĉe la rivero Seino.
La vetero estis tre/tro ŝanĝiĝema, kun nur iom da suno kaj nuboj/ pluvoj alternantaj, tamen tio ne tro ĝenis la kongresajn aranĝojn.
La lertaj francaj kolegoj, kiuj por la 5a fojo organizis IFEF-kongreson, bonege aranĝis kaj disvolvigis la tuton en tre taŭga ejo je la nomo de la muzikisto Maurice Ravel.
Partoprenis 268 homoj el 24 landoj ĝuante densan programon, dum kiu abunde okazis fervojfakaj, kulturaj kaj vizitaj eventoj.
Bela kongreslibro kun koloraj bildoj klarigis kaj montris ĉion utilan kaj interesan. Aldoniĝis ankaŭ Konversacia libreto por elturniĝi en/per la franca lingvo: bona ideo.
Aperis tre lerte redaktitaj tri Kongresbultenoj en kiuj oni priskribis/anoncis ĉiujn eventojn de la manifestacio. Dum la officiala inaŭguro partoprenis multaj eminentuloj, kiuj honorigis la kongreson. Jen sinteze pri tiu kunveno.
Je la 10-a matene, la 13-an de Majo, la kongresanoj ariĝis por ĉeesti la malfermon de la kongreso.
Sylviane Lafargue, komence, bonvenigis la ĉeestantojn kaj deziris al ĉiuj agrablan restadon en Parizo.
Sekvis la bondeziroj de la eminentuloj, kiuj esprimis siajn dezirojn pri la disvolviĝo de sociaj agadoj ĉefe per la kreskado de Esperanto-parolantoj.
Parolis tiusence Sylvain Brière respondulo de Centra entreprena komitato ĉe la fervojo, Rosalinde Taŭcher por UIC (Unuiĝo intemacia de la fervojoj), s-ro Tschanz kiel reprezentanto de FISAIC (Internacia federacio de la fervojoj pri artaj kaj kulturaj aferoj), Renato Corsetti prezidanto de UEA (Universala Esperanto-Asocio), s-ro Barkovic pri SAT, Jean-Christophe Zaleski Zamenhof, nepo de nia Majstro, Bruno Flochon prezidanto de UFE (Unuigo Franca por Esperanto) kaj Hubert Peyrouty kiel reprezentanto de SAT-Amikaro.
Dum la oficiala aranĝo, la fervoja blovorkestro *Harmonie du Chemin de Fer du Nord* trifoje muzikis por la plezuro de la kongresanoj.
Sekve Romano Bolognesi, prezidanto de la IFEF, post dankoj al la partoprenantoj kaj eminentuloj, alparolis la kunsidantojn reliefigante la gravan agadon en du elstaraj instancoj: la Internacia Unuigo de la Fervojoj (Union lnternationale des Chemins de fer = UIC), kun kiu IFEF aktive kunlaboras en la kadro de «Rail Lexic» kaj la Internacia Federacio de Kulturflegantaj Fervojistoj (Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots = FISAIC) sub kies patronado okazas niaj kongresoj kaj ĉe kies landaj sekcioj agadas niaj naciaj asocioj.
Post ke d-ro Bolognesi igis Honorajn Membrojn de IFEF Pierre Robiolle kaj Per Johann Krogstie kaj ke Georges Wallerand kaj Nathalie Bayard ricevis Honoran Diplomon de

la IFEF, li venis al la konkludo substrekante la grandan valoron de nia lingvo internacia por pli bonaj homajn kontaktoj kaj por plua diskonigo de la fervoja kulturo. Li fine deklaris la kongreson malfermita.
Sekvis komuna fotado.
Lunde vespere Bankedo kaj Internacia balo kun speciala amikeca etoso plenĝojigis la partoprenantojn.
Dum la Plemkunsido okazis la elektoj de la estraro. Ĉiuj kvin membroj estis reelektitaj por la periodo 2007-2010: Romano Bolognesi Prezidanto, István Gulyás VicPr., Marica Brletić Sekretario, Laurent Vignaud Kasisto, Jean Ripoche Redaktoro.
Pri la venontaj kongresoj, Pollando sin deklaris preta por aranĝi la kongreson en urbo Posnań en 2008. Por la sekvanta jaro, 2009 (centjaran jubileon de IFEF) provizore sin proponis Italio (urbo Triesto).
La komitatanoj voĉdonis favore al tiu lasta propono.
Posttagmeze delegacio estis akceptita en la sidejo de la Fervoja teknika centro de provoj en Vitry-sur-Seine. La responsulo de tiu organizo, esprimis sian plezuron akcepti eksterlandajn kolegojn, siajn bondezirojn, kaj pere de projekciitaj bildoj sciigis al la ĉeestantoj la rolon de tiu laboratorio. Ĝi konsistas el la realigo de diversaj prov-servoj por SNCF sed ankaŭ por privataj societoj francaj kaj



eksterlandaj. Sekvis vizito de la diversaj laborejoj. Multegaj demandoj estis faritaj al nia gvidanto pri la nove realigita monda rapido-rekordo (574,8 km/h) por kiu la laborejo grave kontribuis. Poste sekvis komuna fotado antaŭ granda bildreklamo pri la rekordo. Dankon al nia amiko Hubert Peyrouty, kiu, per nekutimaj fakaj vortoj, tradukis esperanten.
Neforgeseblaj la boata veturado tra Parizo sur la kanaloj kun kluzoj. Same interesa la vizito de la monteto Montmartre, de la versajla reĝpalaco kaj de miniaturizita Francio montrita per maketoj. Priskribojn pri tiuj lokoj ni jam publikis.
Ĵaŭdo estis la tago de la fakaj programoj, dum kiuj precipe la gastigantaj kolegoj prezentis tre interesajn prelegojn. La ĉefa el ili rilatis al la lastampa rapidrekordo de nova TGV direkte al oriento de Parizo, eksponata sur la Sejno kaj baldaŭ uzota de la publiko.
Pri la multaj aliaj oni povos legi en venonta “Fervojfakaj Kajeroj”.
Poste prezentiĝis la venonta pola IFK.
Sekvis kunveno pri Movadaj aferoj.
Vendredon estis la Solena fermo, kun transdono de la IFEF-flago enmane de inĝ. Wiesłav Libner, kaj adiaŭa vespero konkludis neforgeseblan semajnon, dum kiu ne mankis intervjuoj pri la internacia evento.
Sabaton disiĝis la homoj: iuj al la Postkongreso-Liono, kiu kun 49 partoprenantoj bone sukcesis, aliaj por kromaj vizitoj, aliaj hejmen.
Ĝis venontjare 2008 en Pollando!

(RoBo)

MONDA REKORDO de SNCF
574,8 km/h



La francaj kolegoj sukcesis atingi novan mirindan mondan rekordon.
Sur nova linio por pasaĝertrafiko al la orienta limo de la lando, kaj cele al la centra Eŭropo, jen nova tipo de TGV, kiu utiligas avangardan teknologion kaj pli kaj pli flugigas la fervojon al la estonto.
Dum la 59a IFK, oficiale kiel IFEF-organizo, delegacio sukcesis viziti la sidejon de la Fervoja teknika centro de provoj en Vitry-sur-Seine, en kiu plejmulte oni esploris por obteni tiun grandiozan rezulton.
Estis belega kaj tre interesa sperto.
Elkorajn gratulojn.



Detti Latini
Latinaj dirajôj

Advocatus diaboli
avvocato del diavolo. È così indicata la persona chiamata a contrastare le prove favorevoli in un processo di beatificazione.
advokato de la diablo. Tiel estas montrita persono vokita por kontraŭstari favorajn pruvojn en beatiga proceso.

Alibi
altrove. È la prova di estraneità ad un delitto perché si era "altrove".
aliloke. Tio estas pruvo de nerilateco al krimo ĉar iu troviĝis "aliloke".

A priori - a posteriori
da ciò che precede - *da ciò che consegue*
el tio kio antaŭas - el tio kio sekvas.

Aut aut
o, o. Dilemma di colui che deve decidersi tra due cose diverse e importanti.
aŭ, aŭ. Dilemo de tiu, kiu devas decidi inter du malsamaj kaj gravaj aferoj.

Carpe diem
approfitta dell'oggi. È l'invito a sfruttare il momento, l'occasione.
profitu de la hodiaŭo. Estas la invito espluati la momenton, la okazon.

Casus belli
caso di guerra. Si dice di un fatto di particolare importanza e gravità che può scatenare gravi controversie.
okazo de milito. Oni diras tion pri fakto el aparta graveco, kiu povas eksplodigi terurajn konfliktojn.

Timori e ritardi nello Stato Pontificio

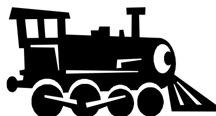
«Per ultimo fra le più famose invenzioni della moderna architettura ci si offrono le strade di ferro. Sebbene sieno queste tuttora inusitate in Italia, e non veggasi verisimile, nell'attuali circostanze, che vengano qui per ora a trapiantarsi così fatte innovazioni, tuttavia, se non altro per semplice erudizione, non tralasceremo di addurne alcune elementari notizie.
Le strade di ferro non sono già totalmente coperte di lastre metalliche, come forse taluno potrebbe immaginarsi, ma sono soltanto guernite di due rotaie parallele di ferro angolari o a risalto, sulle quali scorrono le ruote de' veicoli, organizzate in modo opportuno. Ove la maggior attività del commercio l'esiga, possono anche farsi le strade di ferro doppie, o vogliam dire a due paia di rotaie.
Le rotaie delle strade di ferro sono composte di grosse spranghe di ferro fuso della lunghezza di m 1,20, poste in continuazione l'una dell'altra; ed importa sommamente che la disposizione sia tale, che le due rotaie riescano perfettamente parallele, e che le loro superficie, sulle quali debbano scorrere le ruote de' carri, sieno in un medesimo piano inclinato. La grossezza, e la larghezza delle spranghe debbono essere proporzionate al peso dei carri carichi, e alla qualità del fondo».
Con queste puerili espressioni, velate dallo scetticismo e frutto di indiretta esperienza, che bene esprimono però la meraviglia nei confronti della sovvertitrice innovazione, Nicola Cavalieri San-Bertolo, "Ingegnere superiore nel Corpo di Acque e Strade e professore nell'Archiginnasio Roteano della Sapienza", iniziava l'ignaro lettore, un secolo e mezzo fa, al tèma "Strade di ferro". Cito dall'edizione fiorentina, 1832, delle sue *Istituzioni di architettura statica e idraulica*, ma i due volumi erano già apparsi a Bologna nel 1826. Date che potremmo senz'altro collocare all'inizio del simbolico cammino dei binari nel territorio laziale, poiché se un paragrafo di quelle *Istituzioni* trattava delle notizie elementari intorno alle strade a rotaie di ferro, il seguente già impugnava e illustrava i "vantaggi di questa sorta di strade".
Dopo Pio VII, esauritisi i benefici influssi della dominazione napoleonica, «… lo Stato pontificio decadde sempre più in tutti i campi della vita civile. Come si soffocava ogni aspirazione liberale - scrive Corrado De Biase, che ha dedicato un intero volume al problema delle ferrovie nel Risorgimento italiano - così, specialmente durante il regno di Gregorio XVI, con grette proibizioni e con esose imposte si limitavano il lavoro e la produzione, si opprimeva l'agricoltura, s'inceppavano l'esportazione e l'importazione, si ponevano pertinacemente ostacoli ad ogni nuova istituzione, ad ogni nuovo tentativo di progresso».
In tal modo Gregorio XVI passò alla storia con la taccia di aver trascurato il problema ferroviario, se non di aver assolutamente interdetto alla nascente strada ferrata l'ingresso nei propri domini. Qualcuno volle difenderlo, ma penserà ancora una volta Giuseppe Gioacchino Belli a ristabilire l'equilibrio, tramandando ai posteri questa ennesima debolez-

za del Cappellari, adombrata nel finale sottilmente ironico di un sonetto del 1843. Versi dialettali nei quali, sempre attraverso il dialogo di due popolani, il poeta romanesco ci ha lasciato viva testimonianza delle beghe, delle insensate dissertazioni che l'ignoranza dei buoni sudditi papalini faceva sbocciare ai margini della sbalorditiva invenzione.

Le carrozze a vapore

Che naturale! Naturale un cavolo.
Ma pò èsse un affetto naturale
volà un frullone com'avesse l'ale?
Qui c'entra er patto tacito cor diavolo.
Dunque mo ha da fà piú quarche bucale
d'acqua che sei cavalli, eh sor don Pavolo?
Pe' mé, come l'intenno ve la scavolo:
st'invenzione è tutt'opera infernale.
Da si che poco ce se crede (dimo
la santa verità), 'gni giorno o dua
ne sentímo una nova, ne sentimo.
Si, cosa bona, si: bona la bua:
si fussi bona, er Papa saría er primo
de mette ste carrozze a casa sua.

Persino dopo la morte, la memoria di quel pontefice verrà perseguitata da Pasquino. "Presa la strada del Paradiso - si narra nell'anonima satira - Gregorio XVI incontrò San Pietro. - San Pietro, ditemi, ci vuole ancora molto per arrivare? - Molto - ribadì l'apostolo - Ma io sono stanco - replicò il pontefice. Vedi - osservò allora il portinaio celeste - se tu avessi fatto le strade ferrate, a quest'ora saresti già in paradiso!».
Le ferrovie, in particolare, fecero le spese di questo miope, tirannico modo di procedere, e, secondo quanto si legge nel famoso opuscolo di Massimo D'Azeglio, *Degli ultimi casi di Romagna*, «sempre per lo stesso motivo: pel timore che portassero meno merci, che idee». Ragione che alcuni cronisti e storici noti hanno voluto prendere nella debita considerazione. Sta di fatto che le cose cambiarono soltanto con l'ascesa al soglio della persona di Pio IX. E la popolare simpatia che da tempo circondava la figura del liberaleggiante Giovanni Maria dei conti Mastai Ferretti permise la fioritura di innumerevoli iniziative anche nel settore ferroviario. Alla fine di quel 1846 esistevano in Italia circa 260 chilometri di strade ferrate, distribuite nel Regno delle Due Sicilie, nel Lombardo-Veneto, nel Granducato di Toscana; per cui al neo eletto altro non restava che fare tutto il possibile per riguadagnare il tempo perduto.
Uscito dal Conclave il 16/06/1846, già nel novembre successivo approvava la Notificazione, pubblicata dal cardinale Pasquale Gizzi, Segretario di Stato, nella quale, oltre a far presente che «… le riforme giudiziarie e i miglioramenti economici son cose di lunga e matura considerazione… », si annunziava che il Sommo Pontefice, dopo aver udito il parere di componenti la speciale commissione da lui stesso nominata, aveva deliberato la costruzione delle linee ferroviarie indispensabili a collegare Roma a Ceprano, sul confine napoletano, e a Porto d'Anzio, a Civitavecchia, a Foligno-Ancona-Bologna. Ce n'era abbastanza per vedere sbocciare e rafforzarsi l'iniziativa privata, che, per la verità, aveva più volte tentato di precedere l'azione e le intenzioni del governo.



Timoj kaj malfruoj en la Papo-Ŝtato

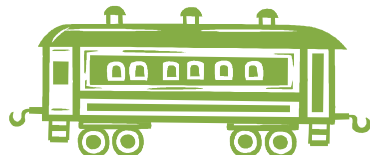
«Kiel lasta, inter la plej famaj inventoj de la moderna arkitekturo, oni ofertas al ni la ferajn vojojn. Kvankam tiuj ĉi estas ankoraŭ nun nekutimaj en Italio, kaj verŝajne oni ne vidas, en la nunaj cirkonstancoj, ke estu ĉi tie nun transplantitaj tiaj novaĵoj, tamen, minimume por simpla erudicio, ni ne forlasos enkonduki iujn elementajn informojn.
La feraj vojoj ne estas entute kovritaj per metalaj platoj, kiel eble iu povus imagi, sed ili estas nur garnitaj per du feraj paralelaj reloj angulaj aŭ reliefaj, sur kiuj ruliĝas la vagonradoj oportune aranĝitaj. Okaze ke la komercevoluo postulas tion, oni povas ankaŭ konstrui duoblajn ferajn vojojn, aŭ, ni diru, du relparojn.
La reloj de la feraj vojoj konsistas el dikaj fanditaj ferstangoj je la longo de 1,20 metroj, lokitaj sinsekve unu la alian, kaj gravas tre multe, ke ilia lokiĝo estas tia, ke la reloj rezultiĝas perfekte paralelaj, kaj ke iliaj surfacoj, sur kiuj devas ruli la vagonradoj, estu je la sama klina ebeno. La dikeco kaj la larĝeco de la stangoj devas esti proporcia al la pezo de la sarĝitaj ĉaroj, kaj al la kvalito de la tereno».
Per tiuj ĉi infanecaj esprimoj, vualitaj de skeptikismo kaj frukto de nerekta sperto, kiuj tamen bone esprimas la miron al la revolucia novaĵo, Nicola Cavalieri San-Bertolo, "Supera Inĝeniero en la Korpuso de la Akvoj kaj Vojoj kaj Profesoro ĉe la *Archiginnasio Roteano della Sapienza* (Rotaa Universitato "La Scio" en Romo)", inicis la senscian leganton, antaŭ unu kaj duona jarcento, pri la temo "Feraj vojoj". Mi citas el la florenca eldono, 1832, el liaj *Fundamentoj pri statika arkitekturo kaj hidraŭliko*, sed la du volumoj jam aperis en Bologna en 1826. Datoj, kiujn ni povus senerare lokigi je la komenco de la simbola irvojo de la trakoj en la latia teritorio, tial ke se unu paragrafo de tiuj "*Fundamentoj*" traktis pri la elementaj informoj rilate al la vojoj el ferreloj, la sekvonta jam dementis kaj ilustris la "avantaĝojn de tiaj vojoj".
Post Pio la VII, fine de la bonefikaj influoj de la napoleona regado, «… la Papo-Ŝtato dekadencis pli kaj pli el ĉiuj kampoj de la civila vivo. Samkiel oni sufokis ĉiun liberalan aspiron – skribas Corrado De Biase, kiu dediĉis tutan volumon al la problemo de la fervojoj dum la itala Releviĝo – tiel, ĉefe dum la regado de Gregorio la XVI, per sentoleraj malpermesoj kaj per ekscesaj impostoj, oni limigis la laboron kaj la produktadon, oni subpremis la agrikolturon, oni malfaciligis eksportadon kaj importadon, oni obstime metis obstaklojn al ĉiu nova iniciatigo, al ĉiu porprogresa klopodo».
Tiel Gregorio la XVI eniris la historion kun la fifamo, ke li neglektis la fervojan problemon, se ne ke li absolute malpermesis al la naskiĝanta fervojo la eniron en sia regno. Iu intencis defendi lin, sed denove estis tasko de Giuseppe Gioacchino Belli restarigi la ekvilibron, transrakonti al la posteuloj tiun kroman feblecon de Cappellari, aludata en la subtile ironia fina parto de soneto en 1843. Versoj dialektaj, en kiuj, ĉiam per dialogo inter du popolanoj, la roma-

neska poeto lasis al ni vivantan ateston pri la ĝenaĵoj, pri la sensensaj disertacioj, kiun la nescio de la bonaj papaj regatoj elburĝonigis marĝene de la miriga invento.

La vaporaj ĉaroj

Ja, ne nature! Nature tute ne.
Ĉu povas estis efiko laŭnatura
Svingaĵ' fluganta kiel ĝi havus alojn?
Ĉi tie kaŝiĝas pakto kun la diablo.
Do, nun, ĉu ĝi trinkegu bokalojn
da akvo pli ol ses ĉevaloj, he sinjor' Paŭlo?
Laŭ mi, kiel komprenite mi klarigas:
ĉi novinvento estas inferaĵo.
Tiel ke, eĉ ne tro multe oni kredas
(la sanktan veron se ni diru), de tago al tago
ni aŭdas ion novan, kaj denove.
Ja, bona afero, bonas la blago:
se ĝi estus bona, la Papo kiel la unua
ekuzus tiujn ĉarojn en sia domo.

Eĉ post la morto, la memoro de tiu Papo estos persekutata de *Pasquino* [stumpo de unu el statuoj en Romo sur kiu nekonata(j) poeto(j) kaŝe trovigis satirverkojn]. "Ekirante la vojon al la Paradizo – oni rakontas en la satiraĵo – Gregorio la XVI renkontis Sanktan Petron: - Sankta Petro, bonvole diru al mi, ĉu estas ankoraŭ longa la vojo por alveni? - Tre, respondis la apostolo. - Sed mi estas laca, rebatis la Papo. - Vidu, observis la ĉiela pordisto, se vi estus konstruiginta la ferajn vojojn, nun vi jam estus en la Paradizo!».
La fervojoj, aparte, suferis siakoste pro ĉi tiu miopa, tirana agmaniero, kaj laŭe, kion oni legas en la verketo de Massimo D'Azeglio, *Pri la lastaj aferoj en Romanjo*, «… ĉiam pro la sama kaŭzo: pro la timo, ke [la fervojoj] portus malpli da varoj ol da ideoj… ». Motivon, kiun iuj famaj kronikistoj kaj historistoj decidis preni en ĝustan konsideron. Estas fakto, ke la aferoj sanĝiĝis nur post la papiĝo de Pio la IX. Kaj la popola simpatio, kiu jam de iom da tempo ĉirkaŭis la figuron de la liberalema Giovanni Maria de la grafoj Mastai Ferretti permesis la ekfloradon de nenombreblaj iniciatoj ankaŭ en la fervoja fako. Je la fino de tiu 1846 ekzistis en Italio ĉirkaŭ 260 kilometrojn da feraj vojoj, dislokataj en la Reĝlando de la Du Sicilioj, en Lombardio-Venetio, en la Grandukejo de Toskanio; pro tio al la novelektitulo restis nur fari ĉion eblan por reakiri la perditan tempon.
Elirinta el la Konklavo la 16an de junio 1846, jam en la sekva novembro li aprobis la Komunikon, publikita de la kardinalo Pasquale Gizzi, Ŝtata Segretario, en kiu, krom atentigi ke «… la juraj reformoj kaj la ekonomiaj pliboniĝoj estas aferoj kun longa kaj matura prikonsidero… », oni anoncis, ke la Ĉefpontifiko, aŭdinte la opinion de membroj de la speciala komisiono de li mem nomumita, decidis la konstruon de la fervojaj linioj nepre necesaj por kunligi Romon al Ceprano, ĉe la napola limo, kaj al la haveno de Anzio, al Civitavecchia, al Foligno-Ancona-Bologna. Estis sufiĉe por vidi elburĝoni kaj plifortiĝi la privatan entreprenemon, kiu, verdire, plurfoje provis antaŭi la farojn kaj la intencojn de la registaro. *(Trad. RoBo)*



A Poznań il 60° IFK

La capitale del voivodato di Wielkopolska, conta circa 600.000 abitanti che vivono su 261,3 km^2. Essa si estende in pianura sulle due sponde del Warta, affluente dell'Oder, e maggiormente sulla riva sinistra del fiume, più alta e quindi meno soggetta alle inondazioni. La città nuova, quella degli affari con numerosi quartieri industriali, si allarga con vie ampie e regolari intorno alla parte vecchia, che tende a divenire una città museo.

Storia. Fra l'VIII e il IX secolo venne fondato un borgo fortificato sull'isola fluviale della Cattedrale (Ostrów Tumski). Nel X secolo quella borgata diventò una delle più importanti città del paese. Nel 966 il Principe Mieszko I (padre del primo re di Polonia Boleslaw Chrabry) vi pose la sua sede e il primo vescovado polacco e qui venne eretta la Cattedrale dei Santi Pietro e Paolo, dove sono le tombe dei re Piast; praticamente qui nacque la Polonia.

L'arrivo di mercanti tedeschi ne fece un importante centro commerciale e per questo, dal 1394 godette di particolari privilegi.

Ricostruita in parte in stile rinascimentale dopo gli incendi del 1536 e del 1590, decadde nel corso della guerra dei Trent'anni.

Passata alla Prussia nel 1793, tornò a far parte della Polonia dopo la prima guerra mondiale.

Già in espansione topografica e demografica all'inizio del secolo XX, quando contava 117.000 abitanti, dopo la prima guerra mondiale ha iniziato il suo piu forte sviluppo, grazie al diffondersi delle industrie di trasformazione.

Architettura. La città ha subito gravi danni negli anni 1939-45.

Le basi dell'imponente Cattedrale di San Pietro e Paolo sono romaniche, la sua forma e i suoi muri sono gotici, come le chiese in laterizio del secolo XV del Corpo di Cristo, di Santa Maria, Santa Caterina.

Interessanti anche il rinascimentale Palazzo comunale (secolo XVI), che conserva parti gotiche, situato sulla Piazza del Vecchio Mercato contornata da case antiche, il tutto radicalmente restaurato dopo la seconda guerra mondiale, nonché la Parrocchiale barocca, decorata da artisti italiani.

Scienza. Gli abitanti della città hanno sempre avuto molta stima per la scienza e il sapere. Nel 1518 fu fondata l'Accademia Lubrański.

Dal 1919 Poznań è sede di un'università orientata verso le discipline scientifiche e la ricerca industriale, nonché di biblioteche (molto ricca quella Raczynski) e di musei. L'ambiente universitario conta più di una dozzina di facoltà e circa 120.000 studenti. Istituti come il Centro scientifico dell'Accademia Polacca delle Scienze, l'Associazione degli Amici delle Science di Poznań, e anche nomerose associazioni, società e unioni favoriscono lo sviluppo del sapere.

Cultura. Grazie ai suoi numerosi teatri, musei e gallerie, all'Opera e alla sua filarmonica Poznań è una città culturale. Ogni anno vengono organizzate delle manifestazioni internazionali uniche.
Fra tali avvenimenti sono da ricordare il Festival Teatrale "Malta", due concorsi internazionali di violino e di liuto di H. Wieniawski, il Festival del jazz "l'Era del Jazz", il Festival del blues "Il Mondo Incantato dell'Harmonica", la Biennale della Danza Moderna e l'Atelier della Danza Moderna, il coro maschile e dei ragazzi, conosciuto in tutto il mondo, diretto da Stefan Stuligrasz, e l'Orchestra da Camera da Agnieszka Duezmal.
Economia. Grazie al loro spirito d'iniziativa, ostinazione e precisione gli abitanti hanno sempre curato l'artigianato e il commercio.
Situato nel cuore della città, il terreno della Fiera Internazionale di Poznań, è il luogo dove si tengono esposizioni, saloni e conferenze. Essa si svolge dal 1922, accoglie migliaia di produttori, imprese commerciali, fondazioni scientifiche e istituti di ricerca da tutto il mondo.
La Borsa dei prodotti agricoli e orticoli di Poznań è la prima borsa in Polonia ed è in linea con le norme europee. Investitori polacchi e stranieri affluisco volentieri a Poznań per impiantarvi le loro imprese.
Notevole come centro commerciale di prodotti agricoli e legname, anche l'industria è presente con molti rami (siderurgia, metallurgia, costruzioni aeronautiche, stabilimenti chimici, vetrerie, fabbriche alimentari, lavorazione del tabacco).
Poznań è un centro bancario ed economico fra i più importanti in Polonia. La lista degli investimenti polacchi e stranieri è molto lunga e in essa spiccano principalmente quelli per l'industria e i servizi.
Sport e ricreazione. Poznań è un luogo privilegiato per praticare innumerevoli attività sportive, ricreative e per il riposo. Sono presenti tante strutture, come le piste artificiali di sci e di slitta funzionanti tutto l'anno; il bacino di regata predisposto sul lago Malta nel centro della città; multeplici piste ciclabili; campi da tennis; centri di ricreazione; piscine; un Palmarium; due zoo; un giardino botanico. E ciò è solo una parte delle tante possibilità a disposizione degli appassionati.
Trasporti. A metà strada tra Varsavia e Berlino, Poznań è situata all'incrocio di numerose vie di comunicazione che la collegano alle principali città polacche ed europee: ferroviarie (linee regionali, nazionali e internazionali); stradali (autostrada numero 5 (E30) Świecko-Poznań-Warszawa); aeree (aeroporto internazionale Poznań-Ławica); linee regolari d'autobus; trasporti fluviali.
Turismo. Poznań è una città originale, piena di luoghi affascinanti, sorprendente e dinamica, aperta. La città ha un carattere specifico, così come i suoi abitanti.
Insomma POZNAŃ è una città assolutamente da vedere! *(RoBo)*

"KOLORAJ ŜPRUCOJ" en la stacidomoj

Sur la paĝoj de nia informa bulteno ni jam parolis pri la problemoj, kiujn kreis la *writers-n* al la fervoja veturilaro kaj pri la rimedoj, kiujn Trenitalia devis adopti por elimini ilin.
Sama problemo alvenis ankaŭ ĉe RFI (reto fervoja itala), por alfronti la defalon de la stacidomoj sen personaro, kiuj precipe dumnokte estas renkontiĝaj lokoj por tiuj strataj artistoj kaj vandaloj je ĉiuj specoj.
Malnova proverbo diras "la plej bona defendo estas atako" kaj al ĉi tiu direkto moviĝis RFI.
En pluraj urboj RFI akordiĝis kun lokaj asocioj, lernejoj kaj urbaj instancoj.
Fervojaj areoj estis pentritaj kaj tielforprenita el defalo danke al artistoj kaj studentoj de artaj liceoj, kiuj donacis sian verkajn laborojn.

Roma
Majo 2006, en la norda kvartalo **Serpentari**, la metroa fervojstacio **Nuovo Salario** (FR1, linio Fiumicino-Fara Sabina), estis komplete kaj daŭre dekoraciita fare de du artistoj.
Februaro 2007, en la stacio **Appiano** (FR3, linio Roma Ostiense-Viterbo) la interveno estis duobla: krom la surmura dekoracio estis kreitaj konstantajn eksposiciajn porfotajn spacojn (14 grandaj paneloj 200x140 cm).
Sur la hejmpaĝoj de la asocio eblos, prezentante proprajn laborojn, partopreni en la venontajn eksposiciojn.
En la stacio **Monte Mario** jam okazas la tria rendevuo de la projekto por publika konstanta arto "*Qart*".
Ekde la 4-an de junio 2007 Matteo Milaneschi kaj Andrea Venanzi, unu scenaranĝisto kaj la alia dezajnisto, dekoracias la tutan surfacon de la stacidomo. La du artistoj kreas sur la muroj de la stacidomo scenpentran dekoracion, globan kaj daŭran artan verkon, kiu igos ĉi tiun lokon unika.
Por ĉi tiu tria interveno estis projektita dekoracian tipon, kiu stile malproksimiĝas de tiuj ĝis nun realigitaj . Estas necesa kaj evolua elekto de la Asocio Kultura "zerouno3nove" (nulounu3naŭ), kiu serĉas kuntreni artistojn kaj malsamajn artajn stilojn por konverti lokojn deputitajn al publika servo en artverkojn, disvastigantojn de kulturo kaj beleco.

Casalecchio di Reno
Je la 15-an de aprilo 2007, eniras en stacion la "*aerosol-art*", por forpreni el defalo la spacojn la plej asepsajn, transformante ilin en lokojn proksimajn al la ĉiutageco kaj, samtempe, igante ilin pli artajn kaj vivajn.
Estas ĉi tiu la senco de "Koloraj Spruĉoj", la intervenoj realigitaj en la fervoja stacidomo "Casalecchio Garibaldi".
Ideita fare de la bolonja Kultura Asocio "*Your Big Day*", "Koloraj Spruĉoj" ŝanĝis, pere de figuraj elementoj, abstraktaj literoj kaj grafikaĵoj, la fasadon al la enirejo de la subpasejo, la subpasejon mem, krom la pordoj de la liftoj kaj de la esteraj muroj de malgranda porserva konstruaĵo.

Dum tri tagoj, vendrede la 13-an ĝis dimanĉe la 15-an de aprilo, ok artistoj laboris per sprajboteletoj sub la scivolema rigardo de vojaĝantoj kaj civitanoj, transformante staciajn spacojn en nekonatan artverkon.

Campobasso

La 5-an de junio 2007, kreivaj "*Writers*" ekagis ene de la subpasejo de la stacio.

Sekvante la eksemplojn de similaj projektoj jam entreprenitaj en aliaj italaj urboj, startis la dekoraciaj laboroj per spraj-tekniko en la stacidomo de la molisa urbo.

La iniciativo, per subskribita akordo inter RFI kaj Arta Liceo "Manzù", donas la eblecon al la plej kapablaj studentoj, sub la superrigardo de la instruistoj, oferi kvalitan artan kontribuon al la stacio kaj al la urbo kun garantio de maksimuma esprimlibereco.

La interveno ĉesos je la fino de junio kaj ĝi jam estis tre aprecita de la loĝantoj de Campobasso, kie la subpasejo estas ĉiutage tre utiligata, krom de la klientoj de la stacio, ankaŭ kiel kunligo inter la du partoj de la urbo.

(Trad. ViTo)

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

La Redakcio de Itala Fervojisto Informa Bulteno kaj la Estraro de IFEA varme bondeziras al ĉiuj bonripozajn feriojn kaj bonajn kongresojn.

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

"SPRUZZI DI COLORE"
nelle stazioni

Sulle pagine del nostro informa bulteno abbiamo già parlato del problema creato dai *writers* sulle vetture ferroviarie e dei rimedi dovuti adottare da Trenitalia per risolverli.

Lo stesso problema ha dovuto affrontarlo anche RFI (Rete Ferroviaria Italiana), per far fronte al degrado delle stazioni impresenziate che durante le ore notturne, in particolare, sono luogo di ritrovo di questi artisti di strada e vandali in genere.

Come dice un vecchio detto "la miglior difesa è l'attacco" e in questa direzione si è mossa RFI.

In diverse città RFI ha effettuato accordi con associazioni, scuole e autorità comunali.

Le aree ferroviarie sono state dipinte e sottratte al degrado grazie ad artisti e studenti di licei artistici che hanno prestato la loro opera gratis.

Roma:

Maggio 2006, nel quartiere **Serpentara** a Roma nord, la stazione della ferrovia metropolitana di **Nuovo Salario** (FR1, linea Fiumicino-Fara Sabina), è stata interamente e permanentemente decorata da due artisti.

Febbraio 2007, nella stazione **Appiano** (FR3, linea Roma Ostiense-Viterbo) l'intervento è stato duplice: oltre alla decorazione murale sono stati creati spazi espositivi permanenti per la fotografia (14 grandi siti fotografici 200x140 cm).

Sul sito dell'associazione sarà possibile, presentando i propri lavori, partecipare alle future esposizioni.
Per la stazione **Monte Mario** è già il terzo appuntamento del progetto di arte pubblica permanente "*Qart*".
Dal 4 giugno 2007 Matteo Milaneschi e Andrea Venanzi, uno scenografo e un designer, decorano l'intera superficie della stazione. I due artisti creano su molte pareti un'ambientazione scenografica, un'opera d'arte globale e permanente che renderà questo luogo unico.
Per questo terzo intervento è stato progettato un tipo di decorazione che si allontana stilisticamente da quelle realizzate finora. Una scelta ed una necessità evolutiva dell'Associazione Culturale zerouno3nove che cerca di coinvolgere artisti e forme artistiche diverse per tramutare luoghi deputati al servizio pubblico in opere d'arte, diffusori di cultura e bellezza.

Casalecchio di Reno
Il 15 aprile 2007 L'*aerosol-art* è entrata in stazione, per sottrarne al degrado gli spazi più asettici trasformandoli in luoghi vicini alla quotidianità e, nello stesso tempo, più artistici e più vivi.
È questo il senso di "Spruzzi di colore", l'intervento realizzato nella stazione ferroviaria di Casalecchio Garibaldi.
Ideato dall'Associazione Culturale bolognese *Your Big Day*, Spruzzi di colore ha cambiato, attraverso elementi figurativi, astratti, lettere e grafiche, il volto delle rampe di accesso al sottopasso, del sottopasso stesso, oltre alle porte degli ascensori e ai muri esterni di un piccolo fabbricato di servizio. Per tre giorni, da venerdì 13 a domenica 15 aprile, otto artisti hanno lavorato con le bombolette spray sotto lo sguardo incuriosito dei viaggiatori e dei cittadini, trasformando gli spazi di stazione in un'inedita opera artistica.

Campobasso
Il 5 giugno 2007 dei *Writers* creativi all'opera nel sottopassaggio della stazione.
Seguendo l'esempio di progetti analoghi già avviati in altre città italiane, sono partiti i lavori di decorazione con tecnica *spray* nella stazione della città molisana.
L'iniziativa, con un accordo sottoscritto tra RFI ed il Liceo Artistico "Manzù", permette ai migliori studenti, sotto la supervisione dei docenti, di offrire alla stazione e alla città un contributo artistico di qualità con la garanzia della massima libertà di espressione.
L'intervento terminerà a fine giugno ed è già stato molto apprezzato dagli abitanti di Campobasso dove il sottopassaggio viene utilizzato giornalmente, oltre che dai clienti della stazione, come collegamento tra le due parti dell'abitato. *(ViTo)*



Armi - I cinque membri permanenti del Consiglio di Sicurezza dell'ONU vendono l'88% di tutte le armi nel mondo.

Armiloj - La kvin konstantaj membroj de la Konsilio de Sekureco de UNo vendas 88% el ĉiuj armiloj en la mondo.

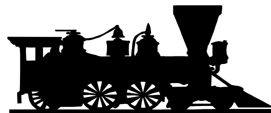




A n e k d o t o j

Einstein e Chaplin
Albert Einstein apprezzava moltissimo i film di Charly Chaplin. Un giorno inviò una lettera di congratulazioni al grande comico.
Fra l'altro Einstein scrisse: - Il suo film *La febbre dell'oro* può essere capito da tutti nel mondo e lei diventerà sicuramente un grande uomo.
Chaplin rispose: - Io l'ammiro ancora di più. La sua *teoria della relatività* non è capita da nessuno al mondo e, malgrado ciò, lei è già un grande uomo.

Einstein kaj Chaplin
Albert Einstein tre ŝatis la filmojn de Charly Chaplin. Iun tagon li sendis gratulan leteron al la komikisto.
Interalie Einstein skribis: - Via filmo *Ora febro* estas komprenebla de ĉiuj en la mondo kaj vi certe iĝos granda homo.
Chaplin respondis: - Mi eĉ pli admiras vin. Vian *teorion pri relativeco* neniu en la mondo komprenas kaj, malgraŭ tio, vi jam estas granda homo.



Diversaj ricevintoj de nia "ITALA FERVOJISTO - Informa Bulteno" dankis kaj/aŭ iel reagis post ricevo de ĝi. Ni kore dankas pro la atento.

Diversaĵoj

Computer

In America hanno realizzato un *computer* che inventa le barzellette, dimostrando che anche le macchine hanno il senso dell'umorismo. Ogni *personal* può sfornare infinite storielle, *calembour*, giochi di parole, scenette adatte ad ogni situazione ed occasione. Dalle 500 barzellette iniziali, con 11 formule logiche, il computer si lancia in associazioni che producono freddure a ripetizione.

Komputiloj

En Usono oni programis komputilon, kiu inventas spritaĵojn, montrante ke ankaŭ la maŝinoj havas humursenton. Ĉiu persona aparato povas liveri senfinajn historietojn, kalemburojn, vortludojn, scenetojn taŭgajn por ĉiu situacio kaj okazo. De 500 originaj ŝercoj, per 11 logikaj formuloj, la komputilo lanĉas sin en ideokunligoj, kiuj produktas sennombrajn humoraĵojn.

"Auto blu"

Le "Auto blu" sono quelle di servizio nelle ammistrazioni pubbliche italiane. Da molti anni si dice che sono troppe e costano molto caro. Tutti i vari governi hanno sempre promesso di diminuirne il numero per risparmiare. Nella legge finanziaria 1992 una norma ordinava di ridurle a 2/3; in quella del 1997 si decideva di affidarne la gestione a imprese private. La Corte dei Conti ogni anno denuncia la mancata applicazione della legge, ma le auto dopo altri 10 anni, "fedeli" allo Stato, sono sempre al loro posto.

"Bluaj aŭtomobiloj"

La "Bluaj aŭtomobiloj" estas tiuj je la servo de la italaj publikaj administracioj. De multaj jaroj oni diras ke ili estas tro multaj kaj ke ili kostas tro multe. Ĉiuj registaroj ĉiam promesis malaltigi ilian nombron por ŝpari. En la financa leĝaro 1992, regulo ordonis redukti ilin je 2/3; en tiu de la jaro 1997 oni decidis allasi ilian administradon al privataj entreprenoj. La Kontokortumo ĉiun jaron denoncas la neplenumon de la leĝo, sed la aŭtomobiloj, post aliaj 10 jaroj, "fidelaj" je la Ŝtato, ĉiam estas en sia loko.

Quanta CO2 produci?

Durante un convegno tenuto a Firenze è stato valutato che la quantità media annua di anidride carbonica per abitante non dovrebbe superare le due tonnellate. Nel mondo vi sono grandi differenze: un americano produce 25 t di CO_2; un abitante del terzo mondo 0,07; lo stesso americano consuma energia quanto 2 europei, 55 indiani, 158 tanzaniani o 900 nepalesi. Comunque si guardino i dati le differenze tra il Nord e il Sud del momdo sono sempre troppo forti.

Kioman CO2 vi produktas?

Dum kunveno okazinta en Florenco oni kalkulis, ke la jara averaĝa kvanto de karbondioksido por po enloĝanto ne devus superi 2 tunojn. En la mondo estas grandaj diferencoj:

usonano produktas 25 t-jn da CO_2, enloĝanto de la tria mondo 0,07; la sama usonano konsumas energion kiom 2 eŭropanoj, 55 hindianoj, 158 tanzanianoj aŭ 900 nepalanoj. Kiel ajn oni rigardas la datumojn, la diferencoj inter la Nordo kaj la Sudo de la mondo ĉiam estas tro fortaj.

La torre di Babele in Turchia?

L'archeologo britannico Michael Sanders è convinto che la mitica Torre sia sorta nella regione storica del Ponto e non in Mesopotamia. Egli ha cominciato a scavare là all'inizio del 2000, confortato da antichi testi religiosi e da dati della NASA (l'ente spaziale americano), sicuro che si è sempre fatta confusione fra il nome Babele e quello della città di Babilonia, nell'odierna Irak. Così anche Saddam Hussein, che aveva tentato di costruire una torre analoga, avrebbe preso un granchio.

Ĉu la Babelturo en Turkio?

La brita arkeologo Michael Sanders estas konvinkita ke la mitologia Turo situis en la historia regiono Ponto kaj ne en Mezopotamio. Li ekfosis tie komence de la jaro 2000, kuraĝigita de antikvaj religiaj tekstoj kaj de datumoj de NASA (usona spaca organizacio), certa ke ĉiam oni faris konfuzon inter la nomoj Babelo kaj tiu de la urbo Babilono, en la nuna Irako. Tiel ankaŭ Saddam Hussein, kiu provis konstrui tiatipan turon, estus farinta misaĵon.

Lo Sapevate?

- Nel '500 una dama della Regina Elisabetta scrisse una lettera d'amore di 400 pagine. Oggi, si è passati agli SMS da cellulare.
- La russa Vassilet è stata la donna che ebbe più discendenti: ben 69 in 27 nascite; per 4 volte ebbe un parto quadrigemino; per 7 trigemino e per 16 volte gemelli.
- L'uomo nasce con 270 ossa e muore con 206. Le 64 ossa, che formano la differenza, si fondono con altre ossa durante la prima infanzia.
- Il più alto punto s.l.m. della Pensylvania è più basso del punto più basso del Colorado.
- Kathin Djarova è morta nel villaggio azerbaigiano Yanshak, all'età di 121 anni. È vissuta per 103 anni con il marito, ora vedovo, di 124. Essi hanno avuto 10 figli ed ora la loro discendenza assomma circa 200 individui.

Ĉu vi sciis tion?

- En la XVI jc. iu madamo de la reĝino Elizabeto la I skribis amleteron el 400 paĝoj. Hodiaŭ, oni transiris al SMS ĉe porteblaj telefonoj.
- La rusino Vassilet estis la virino kun pli multaj idoj: ĝuste 69 el 27 naskoj, kvarfoje kvarĝemelaj, sepfoje triĝemelaj kaj desesfoje ĝemelaj.
- La homo naskiĝas kun 270 ostoj kaj mortas kun 206. La 64 ostoj, kiuj diferencas, kuniĝas al aliaj ostoj dum la frua infanaĝo.
- La loko plej alta s.m.n. en Pennsilvanio estas pli malalta ol la plej malalta en Kolorado.
- Kathin Djarova mortis en la azerbaiĵana vilaĝo Yanshak, je la aĝo de 121 jaroj. Ŝi vivis 103 jarojn kun sia edzo, nun vidvo, aĝanta 124. Ili havis 10 gefilojn kaj nun ilia idaro sumas ĉirkaŭ je 200 homoj.

Rimoj

LA NINNA NANNA
DE LA GUERRA

Ninna nanna, nanna ninna,
er pupetto vò la zinna:
dormi, dormi, cocco bello,
sennò chiamo Farfarello
Farfarello e Gujermone
che se mette a pecorone,
Gujermone e Ceccopeppe
che se regge co le zeppe,
co le zeppe d'un impero
mezzo giallo e mezzo nero.
Ninna nanna, pija sonno
ché se dormi nun vedrai
tante infamie e tanti guai
che succedeno ner monno
fra le spade e li fucili
de li popoli civili.
Ninna nanna, tu nun senti
li sospiri e li lamenti
de la gente che se scanna
per un matto che commanna;
che se scanna e che s'ammazza
a vantaggio de la razza
o a vantaggio d'una fede
per un Dio che nun se vede,
ma che serve da riparo
ar Sovrano macellaro.
Ché quer covo d'assassini
che c'insanguina la terra
sa benone che la guerra
è un gran giro de quatrini
che prepara le risorse
pe li ladri de le Borse.
Fa la ninna, cocco bello,
finché dura sto macello:
fa la ninna, ché domani
rivedremo li sovrani
che se scambieno la stima
boni amichi come prima.
So cuggini e fra parenti
nun se fanno comprimenti:
torneranno più cordiali
li rapporti personali.
E riuniti fra de loro
senza l'ombra d'un rimorso,
ce faranno un ber discorso
su la Pace e sul Lavoro
pe quer popolo cojone
risparmiato dar cannone!

(Trilussa, otktobro 1914)

LULKANTO DUMMILITA

Lula kanto, lula kanto,
mamon volas la infaneto:
dormu, dormu, trezoreto,
se ne, alvenos Farfarelo
Farfarelo kaj Vilhelmo
kiu sterniĝos kiel virŝafo,
Vilhelmeg' kaj Ĉekobepo
kiu regante nur perkojne,
kojne regas imperion
iom flava kaj iom nigra.
Lula kanto, ekdormetu
ke dormante vi ne vidas
tiom da lezoj kaj damaĝoj
kiuj okazas tra la mondo
inter glavoj kaj pafiloj
de l' popoloj plej civilaj.
Lula kanto, vi ne aŭdas
sopiregojn kaj lamentojn
de la homoj kiuj buĉiĝas
por folulo kiu reĝadas;
kiuj buĉadas reciproke
por profito de la raso
aŭ por avantaĝo kreda
por ia Dio ja ne videbla,
Sed li utilas por ŝirmilo
al la reĝo sangavida.

Tia nesto de murdantoj
kiu sangigas la terglobon
bone scias ke ĉiu milito
estas mona cirkuligo
preparanta la rimedojn
por la ŝteloj de la borso.
Dormu, dormu, trezoreto,
ĝis la fino de l' mortigo:
dormu, ke ja tre baldaŭe
ni revidos ĉiujn reĝojn
interŝanĝi grandestimon
amikege kiel antaŭe.
Familianoj ili ja estas
ne ŝpareblas komplimentoj:
kaj fariĝos plej elkoraj
la rilatoj interpersonaj.
Kaj denove ĉiuj kune
sen eĉ ombro de iu pento,
deklamados belavorte
pri la Paco, pri l' laboro
por la popolaĉ' kojona
kiu ne mortis prokanone!

(trad. RoBo)

ER GRILLO ZOPPO

- Ormai me reggo su 'na cianca sola.
- diceva un grillo - Quella che me manca
m'arimase attaccata alla cappiola.
Quando m'accorsi d'esse' priggioniero
col laccio ar piede, in mano a un ragazzino,
non c'ebbi che un pensiero:
de rivolà in giardino.
Er dolore fu granne ... ma la stilla
de sangue che sortì dalla ferita
brillò ner sole come una favilla.
E forse un giorno Iddio benedirà
ogno goccia di sangue ch'è servita
pe' scrive la parola "Libbertà".

(Trilussa)

LA SENKRURA GRILO

- Nun mi stariĝas sur unu kruro sola.
- diris grilo - Tiu, kiu al mi mankas
restis atakita al la kaptilo.
Kiam mi ekkonsciis esti mallibera
kun la laĉo je l' piedo, enmane de knabeto,
ekregis min nur unu penso:
ekflugi al la ĝardeno.
La doloro estis granda ... sed la sanga guto,
kiu elversiĝis el la vundo,
brilis en la suno kiel fajrero.
Kaj eble iam Dio ja benos
ĉiun sangan guton, kiu servis
por skribi unu vorton "Libero".

(Trad. Vittorio Malaroda)

LA GUERRA CHE VERRÀ

La guerra che verrà non è la prima.
Prima ci sono state altre guerre.
Alla fine dell'ultima c'erano vincitori e vinti.
Tra i vinti la povera gente faceva la fame.
Tra i vincitori faceva la fame la povera gente.
Egualmente.

(Bertold Brech)

LA MILITO KIU VENOS

La milito kiu venos ne estos la unua.
Antaŭe estis aliaj militoj.
Je la fino de la lasta estis venkintoj kaj venkitoj.
Inter la venkitoj la malriĉuloj malsatis.
Inter la venkintoj malsatis la malriĉuloj.
Tute same.

(Trad. RoBo)

Assemblea Generale I.F.E.A. 2007

Il 14.04.2007 si sono svolte nei locali RISTO-DLF di Bologna C.le la riunione del Comitato Esecutivo e l'Assemblea Generale IFEA.

Il Sk ha informato sulla situazione associativa, che mostra una situazione di iscrizioni sostanzialmente confermata. Sempre vive le varie attività, conferenze ed esami. D'intesa con il Cassiere, ha presentato i documenti contabili del 2006. Relazioni approvate all'unanimità.

Si è discusso e approvato il preventivo 2007 che non prevede cambiamenti. I soci sono anche invitati a contribuire volontariamente per affrontare deprecabili quanto inevitabili aumenti di costi, specie postali.

Tornillo e Bolognesi hanno descritto il lavoro di redazione del Bollettino. Alcune circostanze impediscono l'uscita di più di due numeri l'anno, che però saranno più voluminosi per meglio sfruttare le crescenti spese postali. Relazione approvata all'unanimità.

Bolognesi ha informato dei corsi ed esami fatti, in atto e in prospettiva. Gli allievi sono pochi, comunque i vari responsabili informano di corsi di E-o in varie località.

Il Sk ha informato dei cicli di lezioni di interlinguistica presso l'Università "Primo Levi" di Bologna e l'Uni3 a Fidenza (PR), e le cinque conferenze a Trieste (Centenario dell'Associazione) (*L'origine della scrittura, dei numeri, dei calendari*).

Egli rapporta anche sull'inaugurazione del nuovo monumento all'Esperanto davanti alla stazione di Linz (AT) in cui è intervenuto ufficialmente e sulla visita fatta ad Avignone per una conferenza organizzata dal locale coordinamento regionale.

L'"Estraro" primaverile dell'IFEF si è svolto a Parigi e quello autunnale ad Arnoldstein (AT).

Sono anche già previsti i corsi di interlinguistica a Fidenza e Bologna, ove c'è anche la proposta per un corso di Esperanto.

Nel 2007 sarà di nuovo organizzata la "Settimana della cultura" del DLF BO a Plan Val Gardena.

La "Zamenhofa tago" a VR sembra non abbia avvenire a causa di problemi di inaccessibilità di locali.

Si prospetta una buona riuscita per il prossimo 59° IFK Parigi a cui ha già aderito il massimo possibile degli ospiti accettabili (oltre 250). Hanno aderito diversi italiani, specialmente da Trieste dove pochi giorni fa è stato organizzato l'"Estraro" primaverile dell'IFEF e dove si è trattato del congresso 2009 (IFEF-Jubileo).

Bolognesi è invitato a una riunione dei Presidenti delle Commissioni Tecniche FISAIC a Parigi nei giorni 18-20/04/2007.

Si è discusso delle varie riviste informative esperantiste, ferroviarie e non.

Il programma è proseguito con il pranzo in comune presso la stessa Risto-DLF.

Il Segretario

Pruvèrbi bulgnîś

Äl bastunè guaréss i mât.
Bi§åggna fèr al pâs secånd la gànba.
Zîl ch’ fa la lèna, piôv int la stmèna.
Zîl cal lûs, âcua produs.
Al sumàr an vôl la sèla.
Par chi à fâm, incóssa é bån.
La cativêria consómma l’amåur.
Al månd l é ed chi sa rédder ed lô.
Chi vól fèr tåila zentîl, urdéssa grôs e tä§a sutîl.
Äl scû§i äl i én bû§i col sméco.
Chi n n à, n’arbèlta.
Al n è gnànch andè a let chi à da pasèr la mèla nòt.
Brî§abån muré puvràtt.
Parôl che tra i dént t ôd, in èn brî§a dal lôd.
A andèr pr i spén ai tócca sänper ai schèlz.

Proverbi regionali

Da Dio: grazia, dall’uomo: disgrazia. (Toscana)
Una pulce nella farina si crede mugnaio. (Puglia)
Il giunco si flette al passar dell’onda. (Sicilia)
Chi non ha denari non prenda moglie. (Toscana)
Se dici le tue ragioni ai gendarmi, perdi tempo e non ti sbrogli. (Liguria)
È sciocco navigar controcorrente. (Liguria)
Il riccone ha sempre ragione. (Lazio)
Al bue che non vuole arare, ogni giogo troppo gli pare. (Puglia)
Promessa di marinaio presto scordata, dopo la tempesta niente resta. (Liguria)
La salute è un tesoro che nessuno riconosce. (Puglia)

Proverboj bolonjaj

Bastonbatoj kuracas frenezulojn.
Paŝu laŭ via kruro.
Se la ĉielo lanumas, baldaŭ pluvos.
Vetero kiu lumas, akvon alportas.
Azeno ne ŝatas selon.
Al kiu malsatas, ĉio tre plaĉas.
La krueleco konsumas la amon.
La mondo apartenas al kiu kapablas ĝin moki.
Kiu teksu delikate, varpu dike kaj veftu maldike.
La eskuzoj estas sminkitaj menzogoj.
Kiu ne havas, ne disverŝas.
Ne iru liten, kiu ne deziras pasigi malbonan nokton.
Mallertul’ mortis malriĉa.
La diroj tradentaj neniam estas laŭdaj.
Marŝi sur dornoj ĉiam devas nudpieduloj.

Proverboj regionaj

De Dio: graco, de la homo: malfeliĉo. (Toskanio)
Pulo en la faruno sinkredas muelisto. (Apulio)
Fleksiĝas junko, dum pasas inundo. (Sicilio)
Kiu ne havas monon, ne havu edzinon. (Toskanio)
Se al policistoj viajn pravojn vi diras, tempon vi perdas kaj vi ne malinplikiĝas. (Ligurio)
Estas stulte ŝipi kontraŭflue. (Ligurio)
Kiu riĉas ĉiam pravas. (Latio)
Al bovo, kiu ne volas plugi, ĉiu jugo malkonfortas. (Apulio)
Marista promeso tuj forgesita, post la ŝtormo nenio memorita. (Ligurio)
Sano estas trezoro, kiun neniu rekonas. (Apulio)

Humuro

Bevitori

Un signore entra in un bar e ordina:
- Mi dia cinque bicchierini di vodka!
Li scola tutti d'un fiato, poi ne ordina e beve altri quattro, poi tre, poi due e infine uno. A questo punto, dice al barista:
- Amico mio, non riuscirò mai a capire... hic... meno bevo, più mi ubriaco!

Drikemuloj

Sinjoro eniras drinkejon kaj mendas:
- Donu al mi kvin glasetoj da vodko!
Li trinkas ilin unu post la alia, poste mendas kaj trinkas kvar el ili, poste tri, kaj du kaj fine unu. Tiam li diras al la bufedisto:
- Amiko mia, mi neniam povas kompreni... hik... ju malpli mi trinkas, des pli mi ebriiĝas!

Clienti

Un cliente di un negozio si accorge che il resto che riceve è superiore di 10 €, ma tace.
Il giorno dopo nel resto mancano 10 € e lui protesta.
Il negoziante risponde: - È vero, ma ieri ce n'erano di più.
- Sì, - ammette il cliente - ma questo è troppo! Si può tollerare un errore, ma non due!

Klientoj

Kliento en butiko ekrimarkas, ke la ricevita restaĵo pligrandas el 10 €, sed li silentas.
La sekvan tagon en la restaĵo mankas 10 € kaj li protestas.
La komercisto respondas: - Esta vere, sed hieraŭ estis pliaj.
- Jes, - konsentas la kliento - sed tio estas troe! Oni povas toleri unu eraron, sed ne du!

Avvocati

Alla vittima d'un incidente stradale viene chiesto:
- Adesso puoi camminare senza stampelle?
- Non so... il medico dice di si, ma l'avvocato dice di no!

Advokatoj

Al viktimo de stratakcidento estas demandite:
- Ĉu nun vi povas marŝi sen lambastonoj?
- Mi ne scias… mia kuracisto diras ke jes, sed mia advokato diras ke ne!

Amici

- Da noi a Tolosa, - racconta Jean - spesso è così caldo che dobbiamo bere ogni ora, altrimenti il nostro corpo si disidrata del tutto.
- Questo è niente, - risponde Mario, - da noi a Marsiglia, spesso è così caldo, che dobbiamo dare dei gelati alle galline altrimenti farebbero le uova già cotte.

Amikoj

- Ĉe ni, en Tuluzo - rakontas Jean - ofte estas tia varmego, ke ni devas trinki ĉiun horon, alie nia korpo tute sekiĝus.
- Tio estas nenio, - respondas Mario, - ĉe ni, en Marsejlo, ofte estas tia varmego, ke ni devas doni glaciaĵon al la kokinoj, alie ili demetus jam kuiritajn ovojn.

Psichiatri

(risponde la Segreteria telefonica…)

- Grazie per aver chiamato l'Istituto Psichiatrico di Salute Mentale:
- Se lei è ossesso-convulsivo, prema ripetutamente fino allo spasimo il tasto 1.
- Se lei è affetto da personalità multipla, prema i tasti 2, 3, 4, 5 e 6.
- Se lei è paranoico, sappiamo già chi è lei, cosa fa nella vita e sappiamo cosa vuole, quindi rimanga in linea, finché non rintracciamo la sua chiamata.
- Se lei soffre di allucinazioni, prema il tasto 7 nel telefono rosa gigante che lei (e solo lei) vede alla sua destra.
- Se lei è schizofrenico, chieda al suo amico immaginario di premere il tasto 8 per lei.
- Se lei soffre di depressione, non importa quale numero preme, tanto non c'è niente da fare, il suo caso è disperato e non ha cura.
- Se lei soffre di amnesia, prema 9 e ripeta a voce alta il suo nome, cognome, numero di telefono di casa e del cellulare, indirizzo e-mail, numero di conto corrente, codice bancomat, data di nascita, luogo di nascita, stato civile e cognome da nubile di sua madre.
- Se lei soffre di indecisione, lasci il messaggio dopo il bip; oppure prima del bip; o durante il bip; insomma: scelga lei.
- Se lei soffre di amnesie temporanee di breve durata, prema 0.
- Se lei soffre di avarizia ossessiva, attenzione, riattacchi subito, questa telefonata è a pagamento a 500 euro al secondo.
- Se lei soffre di autostima bassa, per favore riagganci, poiché tutti i nostri operatori sono impegnati a parlare con persone molto più importanti di lei. E … grazie per aver chiamato!!!

Psikiatroj

(respondas la telefona Sekretariejo…)

- Dankon pro via alvoko al Psikiatria Instituto pri Mensa Sano:
- Se vi estas obsedat-konvulsiulo, premu ade ĝisspasme la klavon n-ro 1.
- Se vi estas trafita de multobla personeco premu la klavojn n-roj 2, 3, 4, 5 kaj 6.
- Se vi estas paranojulo, ni jam scias kiu vi estas, kion vi faras en la vivo kaj kion vi volas; do, restu konektite ĝis ni trovos vian alvokon.
- Se vi suferas pro halucinoj, premu la klavon n-ro 7, ĉe la giganta rozkolora telefono, kiun vi (nur vi) vidas ĉe via dekstra flanko.
- Se vi estas skizofreniulo, petu vian imagitan amikon premi por vi la klavon n-ro 8.
- Se vi suferas pro depresio, ne gravas kiun klavon vi premas, ĉar same nenio efikas; via kazo estas malespera kaj nekuracebla.
- Se vi suferas pro amnezio, premu la klavon n-ro 9 kaj ripetu laŭte vian antaŭnomon, familian nomon, hejman kaj porteblan telefonnumerojn, adreson kaj e-mailon, bankan kontonumeron, bankomatkodon, lok- kaj naskiĝ-datojn, familian statuson, kaj needzan nomon de via patrino.

- Se vi suferas pro nedecidemo, lasu vian mesaĝon post la "bip-signalo"; aŭ antaŭ "bip"; aŭ dum "bip", unuvorte: elektu vi mem.
- Se vi suferas pro mallongaj portempaj amnezioj, premu la klavon n-ro 0.
- Se vi suferas pro obseda avareco, atentu, tuj realkroĉu, tiu ĉi telefonalvoko estas kontraŭ pago kaj kostas 500 eŭrojn sekunde.
- Se vi suferas pro malalta memestimo, ni petas ke vi alkroĉu la telefonricevilon, ĉar ĉiuj niaj operatoroj estas okupitaj paroli kun personoj multe pli gravaj ol vi. Kaj … dankon pro via alvoko!!!

Manicomi

Un paziente che credeva di essere un topo, migliorò e fu dimesso. Ma egli restava a sedere vicino alla porta e non voleva uscire. Il suo medico gli chiese il perché.
- Perché fuori c'è un gatto.
- Ma tu sai bene che non sei più un topo.
- Sì, ma il gatto la so già?

Frenezulejoj

Paciento, kiu kredis, ke li estas muso, pliboniĝis kaj oni ellasis lin. Sed li daŭre restis sidanta apud la pordo kaj ne volis eliri. Lia kuracisto demandas la kialon.
- Ĉar tie ekstere troviĝas kato.
- Tamen jam bone vi scias, ke vi ne plu estas muso.
- Jes, sed, ĉu la kato jam scias tion?

Girafoj

- Kiel la ĝirafo neniam estas sola?
- Ĉar ĝi ĉiam havas kolegon!

En Placo Sankta Petro

Ni varme regratulas la s-anojn, kiuj agis dum la pasintaj Kristnasko-tago kaj Pasko-tago, por la grava diskonigo en mond-televido de la naŭ paneloj kun la skribo "ESPERANTO", dum la papaj salutoj en pli ol sesdek lingvoj, inter kiuj ja nia Esperanto. Feliĉe tio jam estas tradicia faro ankaŭ de la nuna Papo Benedikto XVI.

Aforismoj pri lingvoj

Necesas multaj jaroj por lerni legi la naturajn lingvojn, sed ankaŭ homo kun meznivela instruo povas kompreni Esperanton post tre mallonga tempo.
Upton Sinclair

Zamenhof ne deziris nur krei novan lingvon, sed precipe li intencis krei rimedon por la alproksimiĝo de la popoloj.
J. Thomas

Esperanto estas facila kaj nun ĝi uzeblas en ĉiuj mondlandoj: ĝi vere estas universala lingvo. *Tito (Josip Broz)*

Inventi lingvon signifas inventi vivoformon. *Ludwig Wittgenstein*

La vivo de preskaŭ ĉiuj kreantoj estas vivo de doloroj kaj rezignoj.
Remo Cantoni

Ĉiuj rezultoj de la civilizo naskiĝas el idealoj vivitaj kaj realigitaj dum la historio. *Remo Cantoni*

Ne permesu al la lango preterpasi la penson. *Anton Pavloviĉ Ĉekov*

La vortoj kapablas modifi la psikologian staton de la alparolato.
Gorĝiaso

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO* - 20

Chiave = Sloŝilo (4, 12): Prospera bondeziro

R	**A**	**K**	**O**	**N**	**T**	**O**	**O**	**I**	**S**	**T**	**O**	**O**	**O**
O	**U**	**H**	**A**	**A**	**H**	**A**	**N**	**I**	**V**	**E**	**R**	**N**	**U**
R	**M**	**N**	**B**	**Ĝ**	**I**	**T**	**O**	**K**	**K**	**O**	**I**	**E**	**N**
E	**V**	**E**	**I**	**I**	**E**	**V**	**P**	**R**	**L**	**K**	**S**	**T**	**E**
V	**L**	**O**	**R**	**S**	**R**	**J**	**A**	**A**	**E**	**I**	**A**	**N**	**J**
O	**I**	**U**	**T**	**T**	**A**	**K**	**T**	**O**	**C**	**T**	**N**	**A**	**C**
R	**T**	**O**	**O**	**I**	**Ŭ**	**E**	**R**	**O**	**L**	**A**	**K**	**O**	**V**
T	**O**	**R**	**L**	**N**	**R**	**A**	**O**	**S**	**A**	**M**	**A**	**O**	**J**
A	**E**	**I**	**O**	**O**	**D**	**Z**	**E**	**S**	**M**	**E**	**Ŭ**	**C**	**O**
R	**J**	**O**	**D**	**N**	**E**	**B**	**U**	**L**	**E**	**T**	**O**	**E**	**A**
E	**T**	**Ŭ**	**A**	**L**	**O**	**L**	**I**	**G**	**N**	**A**	**J**	**Ĝ**	**N**
T	**I**	**M**	**O**	**J**	**O**	**K**	**I**	**T**	**A**	**M**	**A**	**R**	**G**
O	**E**	**T**	**N**	**A**	**R**	**E**	**P**	**S**	**E**	**N**	**M**	**A**	**L**
D	**O**	**T**	**S**	**I**	**N**	**E**	**T**	**O**	**R**	**B**	**I**	**L**	**O**

Cerca e riquadra con la matita ogni parole nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Diversaj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

Anglo	Ankaŭ	Anteno	Arkeo	Bendoj	Demandaro	Esperante	Gramatiko
Hieraŭ	Iliaj	Intesto	Iro	Jen	Kaĝe	Kino	Kio
Lamena	Larĝeco	Latero	Laŭte	Librotenisto	Ligna	Lito	Majo
Matamatiko	Naĝistino	Nebule	Nur	Onklinoj	Paca	Patro	Rakonto
Rito	Rovero	Sebo	Tabelo	Tero	Ties	Timo	Tolo
Tre	Tremo	Trono	Vokalo	Vortareto	Zeloto		

Solvo de la lasta numero, 19a vortludo: VIVU ESPERANTON

Kolofono

ITALA FERVOJISTO
IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno *de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), dulingve redaktita (itale kaj esperante).*
Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF), redatto bilingue (italiano e Esperanto).

Adresoj/Redaktejo:
- Romano Bolognesi:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna
☎ ++39 051 547247.
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>
- Vito Tornillo:
✉ Via S. D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO,
💻 <vitorni@virgilio.it>.

Lingva kontrolo: Gianfranco Tomba

Senpage al la membroj - Gratis ai membri - *Memprintita* - Stampato in proprio - *Kvarmonata/neregula* - Quadrimestrale/non regolare.

I.F.E.A.: Prezidanto: Pasquale Ceci - Sekretario: Romano Bolognesi - Kasisto: Sergio Negroni - Redaktoro/ Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Aliaj estraranoj: Renzo Battistella, Renzo Mantovan, Agostino Mantovani, Enrico Molesini, Gianfranco Tomba - Revizoroj: Giuseppe Bertazzo, Franco Graziani, Elisa Gualandi - Probi viri: Gino Corso, Emanuele Franchi, Delvina Stanghellini Gimelli.

I.F.E.A. PoŝtĉekKonto ĉe
Bolognesi Romano, Via Misa 4,
IT-40139 Bologna. N-ro 14782403

UEA-konto: robo-r

Apermonatoj: junio, decem. (laŭeble).
Redaktofino: 10/05, 10/11.
www.dlfbo/esperanto.it - www.ifef.net

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta con l'esatta fonologia. Per facilitare i non esperantisti, ecco ***tutte*** le regole al riguardo.

☆ La **pronuncia** è facile: l'**accento tonico** (la pausa della voce) cade sempre **sulla penultima vocale** (sottolineata negli esempi).

☆ Le vocali sono **a e i o u.**

☆ L'**alfabeto** è formato dalle 28 lettere:

a,b,c,ĉ,d,e,f,g,ĝ,h,ĥ,i,j,ĵ,
k,l,m,n,o,p,r,s,ŝ,t,u,ŭ,v,z

L'Esperanto si pronuncia come si scrive e si scrive come si pronuncia; ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera.

Le lettere dell'Esperanto si pronunciano come in italiano, tranne le seguenti, che suonano:

c	**sorda, come la** *z* **di** *palazzo* **(palaco)**
ĉ	**palatale, come la** *c* **di** *felice* **(feliĉa)**
g	**gutturale, come il gruppo** *gh* **di** *ghisa* **(giso) o** *g* **di** *gas* **(gaso)**
ĝ	**palatale, come la** *g* **di** *villaggio* **(vilaĝo)**
h	**aspirata leggera (herbo); pronunciarla sempre!**
ĥ	**aspirata forte (ĥolero), come il gruppo** *ch* **tedesco (*bach*)**
ĵ	**sibilante, circa come** *sg* **di** *disgelo***; meglio la** *j* **francese (*jour*)**
k	**gutturale, come il gruppo** *ch* **di** *chilo* **(kilo) o** *c* **di** *cassa* **(kaso)**
s	**sorda, come la** *s* **di** *sale* **(salo)**
ŝ	**sibilante, come il gruppo** *sc* **di** *sceriffo* **(ŝerifo)**
z	**sonora, come la s di** *musica* **(muziko)**
j - ŭ	**esse sono considerate consonanti e suonano come i e u brevi nelle parole italiane gaio (gaja) e feudo (feŭdo)**

Ni semas kaj semas, konstante.

FKS - *Fervojista Koresponda Servo* = Servizio Corrispondenza Ferrovieri
S-ro Aldea DAN-DRAGOS , Sos. N. Titulescu 14, B1 21, Ap. 69, RO-78152 Bucaresti (Romanio).

Por utiligi la servon, bv indiki: nomon, aĝon, adreson, landon de dezirata korespondant(in)o, temojn, ktp. Aldonu, se eble, Internacian Respondkuponon (IR), aŭ pm-ojn validajn en RO.
Per utilizzare il servizio, indicare: nome, età, indirizzo, paese del(la) corrispondente, temi, ecc. Allegare, se possibile, un Buono di Risposta Internazionale (IR), o francobolli validi in RO.

.